27270

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

БИБЛІОТЕКА * Ученаго Комитета Мин. Фин. *

39587

В. XCIX.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Московско-Казанская ж. д.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія т-ва „Общественная Польза", Б. Подъяческая, 39.
1913.

Н

27240

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	
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 —

Библиотека НКФ СССР

№№ выпусковъ.		Цѣна Р. К.
XII.	О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	1 —
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.	Таблицы 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 Росссіи	—75

№№ выпусковъ.		Р. К.
XXVIII.	Экономическое значеніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	Исчерпанъ.
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 реорганизаціи 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 желѣзными 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 связи 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 обслѣдованію Либаво-Роменской ж. д.	3 —
LXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Сибирской жел. дор.	3 —
LXX.	Свѣдѣнія и данныя объ англійскихъ желѣзнодо-	

№№ выпусковъ.		Цѣна Р. К.
	рожныхъ мастерскихъ, о вопросахъ сл. тяги, связанныхъ съ ними и сравненіе съ русскими. Н. Антошинъ	—75
LXXI.	Желѣзныя дороги и бюджетъ. С. Кольсонъ. 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 учрежденіями 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. Мірославскій.	1 —
LXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Головного участка Амурской ж. д.	— 50
LXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Пермской ж. д. . .	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. (дополнен. 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. XLVI). . .	5 —
LXXXIX.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Уставы Обществъ, эксплоатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей (дополненіе къ вып. XLVII)	5 —

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
XC.	Докладъ о развитіи русской желѣзнодорожной сѣти.	1 —
XCI.	Планъ развитія русской желѣзнодорожной сѣти на пятилѣтіе 1912—1917 г.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 ж. д.	3 —
XCIV.	Къ вопросу о прочности рельсъ. (Дополненія къ в. LXXXVII) Н. Петровъ	1 50
XCV.	Матеріалы по обслѣдованію Забайкальской ж. д.	3 —
XCVI.	Матеріалы по обслѣдованію Ташкентской ж. д.	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.	3 —
C.	Матеріалы по обслѣдованію Моск.-Кіево-Ворон. ж. д.	3 —

Б. Доклады по обслѣдованію жел. дорогъ.

№№ по порядку.	*а) казенныхъ:*	Цѣна Р. К.
1.	Юго-Западныхъ, Южныхъ и 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.	Сибирской 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
15.	Риго-Орловской ж. д.	— 50
16.	Средне-Азіатской ж. д.	— 50
17.	Ташкентской ж. д.	— 50
18.	Полѣсскихъ ж. д.	— 50

№№ по порядку.	*б) частныхъ:*	Цѣна Р. К.
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. XCIX.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Московско-Казанская ж. д.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія т-ва „Общественная Польза", Б. Подъяческая, 39.
1913.

84500

ОГЛАВЛЕНІЕ.

стр.

I. Журналы засѣданій:

1. Вопросы общіе 1

2. Вопросы по отдѣльнымъ службамъ:

А. По службѣ сборовъ 20
Б. По службѣ коммерческой 29
В. По службѣ матеріальной 44
Г. По службѣ пути 57
Д. По службѣ тяги 77
Е. По службѣ движенія 99
Ж. По службѣ телеграфа 119

3. Вопросы программы Организаціонный Подкомиссіи 123

II. Отвѣты управленія Моск.-Каз. ж. д. на вопросы по пассаж. движенію 155

III. Отвѣты управленія Моск.-Каз. ж. д. на вопросы по товарному движенію 177

IV. Журналъ засѣданій въ гор. Нижнемъ-Новгородѣ съ участіемъ представителей мѣстной промышленности и торговли 183

V. Журналъ засѣданій въ гор. Казани съ участіемъ представителей мѣстной торговли и промышленности . . 197

VI. Описаніе объѣзда дороги 227

VII. Приложенія.

I.

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

14 и 15 іюня 1912 г. въ правленіи Моск.-Каз. ж. д. происходили засѣданія Подкомиссіи для обсужденія вопросовъ хозяйственной и организаціонной программъ подъ предсѣдательствомъ О. Р. фонъ-Экеспарре при участіи члена Комиссіи П. П. Мигулина, члена-эксперта по дѣламъ контроля главнаго контролера Екатерининской ж. д. Н. А. Маслова, предсѣдателя и директоровъ правленія общества, управляющаго дорогой и представителей службъ и отдѣловъ—при дѣлопроизводителяхъ Н. С. Богдановѣ и С. М. Воищевѣ.

Открывая первое засѣданіе, Предсѣдатель въ краткихъ словахъ обрисовалъ цѣль предпринятыхъ Комиссіей обслѣдованій дорогъ на мѣстахъ и предложилъ высказаться по вопросамъ программъ, освѣщая ихъ, по возможности, объективно и всесторонне.

I. ВОПРОСЫ ОБЩІЕ.

По вопросу 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 правленія Н. К. фонъ-Меккъ отмѣчаетъ, что правленіе об-ва никогда не откладывало на будущее расходы, вызываемые требованіями безопасности движенія, даже въ тяжелый періодъ бездоходности 1906—8 г.г.

Управляющій дорогой В. А. Корибутъ-Дашкевичъ обращаетъ вниманіе на то, что именно въ этотъ періодъ 1906—1908 г.г. были произведены большія работы по усиленію пропускной способности дороги, что и дало возможность встрѣтить во всеоружіи довольно неожиданный урожай 1909 г. Такимъ образомъ, намѣченный планъ развитія и усиленія дороги выполняется неуклонно и послѣдовательно. Однимъ изъ ближайшихъ этаповъ этого плана являются переустройство Московскаго узла, введеніе электрификаціи на подмосковномъ участкѣ, перераспредѣленіе мастерскихъ и нѣк. др.

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)?

докладывается, что производство работъ всегда точно согласуется съ временемъ года, насколько это позволяетъ время открытія кредитовъ.

Процентъ одновременно ремонтируемыхъ паровозовъ и тендеровъ доводится до возможнаго минимума для пассажирскихъ въ лѣтній періодъ съ 18 апрѣля до 15 октября, а для товарныхъ во время усиленной перевозки грузовъ по участкамъ или по всей линіи.

Ремонтъ товарнаго подвижного состава падаетъ, главнымъ образомъ, на лѣтнее время, т. е. на время наименьшаго товарнаго движенія на дорогѣ, а пассажирскаго—на зимнее, т. е. на время наименьшей потребности въ пассажирскихъ вагонахъ, въ виду сокращеннаго пригороднаго движенія.

Хозяйственныя перевозки производятся въ наиболѣе благопріятное для нихъ время, въ періодъ лѣтняго пониженія коммерческихъ перевозокъ. Хозяйственныя перевозки совершаются по планамъ, разрабатываемымъ на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Каждая служба, нуждающаяся въ массовой перевозкѣ хозяйственныхъ грузовъ, составляетъ по прилагаемой формѣ планъ таковой перевозки и доставляетъ этотъ планъ нач. дв. не позже какъ за 3 недѣли до начала того періода, на который составляется планъ.

ВѢДОМОСТЬ

о хозяйственныхъ грузахъ, подлежащихъ перевозкѣ 19. . . году.

Наименованіе груза.	Количество вѣсомъ и счетомъ.	Количество числомъ вагоновъ.	Станція или пунктъ отправленія.	Станція или пунктъ назначенія.	Если грузъ подлежитъ выгрузкѣ на перегонъ, то на какихъ вер.	Съ какого времени можетъ быть начата перевозка.	Къ какому сроку перевозка должна быть закончена.

2) Планы службами-заказчицами составляются по періодамъ, захватывающимъ не менѣе трехъ мѣсяцевъ. Если бы по какимъ-либо причинамъ не представилось возможнымъ точно опредѣлить размѣры предстоящихъ перевозокъ на весь трехмѣсячный періодъ, то служба-заказчица обязана болѣе точныя исчисленія привести только для перевозокъ, ожидаемыхъ въ теченіе перваго мѣсяца, входящаго въ данный періодъ, относительно же остальныхъ мѣсяцевъ свѣдѣнія вносятся приблизительныя, съ оговоркою, что свѣдѣнія не окончательныя и подлежатъ поправкамъ. Въ такихъ случаяхъ дополнительныя, опредѣленныя данныя должны быть сообщаемы нач. дв. не позже, какъ за 3 недѣли до начала того календарнаго мѣсяца, въ которомъ подлежитъ выполненію перевозка.

3) По полученіи плановъ отъ службъ-заказчицъ нач. дв. вырабатываетъ общій планъ предстоящей перевозки на весь періодъ, при чемъ стремится, чтобы перевозка была выполнена при условіи наилучшей утилизаціи подвижного состава.

Въ этихъ видахъ нач. дв. можетъ назначать перевозку однимъ рабочимъ поѣздомъ грузовъ, принадлежащихъ разнымъ службамъ, а также, по соглашенію со службами-заказчицами, измѣнять полученные отъ нихъ планы. Разрѣшается также при возможности составы рабочихъ поѣздовъ по указаніямъ нач. отд. дв. дополнять коммерческими грузами.

Такъ какъ успѣшная работа хозяйственныхъ поѣздовъ возлагается на отвѣтственность сл. дв., то предлагается всѣмъ службамъ оказывать сл. дв. содѣйствіе въ томъ, чтобы хозяйственныя перевозки выполнялись съ наименьшими затратами по эксплоатаціи подвижного состава.

4) По выработкѣ общаго плана перевозокъ на предстоящій періодъ нач. дв. согласовываетъ его со службами-заказчицами, затѣмъ представляетъ на утвержденіе управляющаго дорогою и по утвержденіи разсылаетъ нач. отд. по движенію и службамъ-заказчицамъ.

5) По полученіи плана нач. отд. по дв. созываетъ совѣщаніе изъ мѣстныхъ старшихъ агентовъ службъ, для которыхъ совершаются перевозки, въ каковомъ совѣщаніи окончательно вырабатываются подробности и способы осуществленія плана перевозокъ въ смыслѣ опредѣленія наиболѣе удобныхъ часовъ отправленія и прибытія рабочихъ поѣздовъ и т. п. Въ такихъ совѣщаніяхъ предсѣдательствуетъ нач. отд. по дв. Обо всѣхъ затрудненіяхъ въ выполненіи плана предсѣдатель совѣщанія немедленно доноситъ нач. дв.

6) Составы рабочихъ поѣздовъ передаются въ вѣдѣніе службъ-заказчицъ не всѣ, а только тѣ изъ нихъ, которые въ зависимости отъ количества перевозимаго въ нихъ груза и пунктовъ обращенія не могутъ быть использованы для одновременной пере-

возки грузовъ, принадлежащихъ другой службѣ, а также коммерческихъ. Укізаніе о поѣздахъ, подлежащихъ передачѣ службамъ-заказчицамъ, дѣлается нач. сл. дв. въ планѣ.

7) Исключеніе изъ изложеннаго выше порядка составляютъ рабочіе поѣзда по расчисткѣ снѣжныхъ заносовъ, а также поѣзда съ камнемъ и прочими матеріалами, формируемые на случай опасности отъ поврежденій мостовъ и пути во время весеннихъ разливовъ. Такіе поѣзда передаются въ вѣдѣніе сл. п. по экстренному для каждаго отдѣльнаго случая ея требованію.

По вопросу 3

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

сообщается, что поскольку это является возможнымъ, изъ техническихъ условій исключается все, что можно исключить для достиженія болѣе выгодныхъ условій поставокъ, однако не въ ущербъ необходимой прочности и доброкачественности.

Нѣкоторыя техническія условія, къ большому сожалѣнію, „забронированы“ и регулируются Министерствомъ, между тѣмъ они настоятельно нуждаются въ измѣненіяхъ. Особенно неудовлетворительно обстоитъ дѣло съ новыми техническими условіями на поставку рельсъ, низведшихъ срокъ службы ихъ съ 10 лѣтъ на 3 года.

По вопросу 4

докладывается слѣдующее:

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

Если понимать настоящій вопросъ въ смыслѣ завѣдомой задолженности, имѣющей сколько-нибудь длительный характеръ, или же завѣдомой задержки уплаты, то представители Моск.-Каз. ж. д. на это могутъ отвѣтить только отрицательно. Денежная оплата счетовъ поставщиковъ, квитанцій подрядчиковъ и пр. платежныхъ документовъ сосредоточена въ кассѣ правленія общества, каковые документы передаются въ названную кассу на оплату немедленно по представленіи ихъ управленіемъ дороги въ правленіе, и уплата производится по мѣрѣ явки получателей безъ замедленія.

Что же касается суммы неоплаченныхъ документовъ за промежутокъ времени отъ передачи ихъ въ кассу правленія на оплату и до явки получателей, то размѣръ этой суммы постоянно и иногда рѣзко колеблется, а потому не можетъ быть учтенъ иначе, какъ по наличію такихъ документовъ, имѣющихся въ остаткѣ на каждый день. Такъ напримѣръ, на 1 іюня 1912 г. слѣдуемая по 676-ти документамъ сумма оказалась въ 51.319 р.

37 к. Какой возможенъ максимумъ суммы, находящейся въ кассѣ счетовъ, при весьма большомъ ихъ оборотѣ, или минимумъ, сказать затруднительно, такъ какъ этому не велось соотвѣтствующаго учета, который представлялъ бы большую и непроизводительную работу.

Если бы вопросъ могъ касаться промежутка времени между окончаніемъ какой-либо работы или исполненіемъ поставки и выдачею квитанціи подрядчику или удостовѣреніемъ счета поставщика пріемочной комиссіей, то этотъ промежутокъ врядъ ли можетъ считаться періодомъ задолженности, полагая, что началомъ этой послѣдней можетъ признаваться только документальное установленіе фактическаго исполненія работы или поставки и размѣра подлежащей уплатѣ суммы.

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?

выясняется, что заготовка матеріаловъ и покупка предметовъ совершается на основаніи хозяйственнаго коммерческаго расчета (см. вопр. 3).

По вопросу 6

6. Какими мѣрами обезпечивается правильное установленіе: расцѣнокъ за производство работъ, нормъ расходованія топлива, нормъ премій за

сообщается, что свѣдѣнія, требуемыя вопросомъ, войдутъ въ докладъ по вопросамъ, касающимся отдѣльныхъ службъ.

экономный ремонтъ или вообще за сбереженіе въ расходахъ за нагрузку и выгрузку, за успѣшное составленіе поѣздовъ, за пробѣгъ поѣзда и др.? Списокъ установленныхъ на дорогѣ премій.

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 какіе-либо прямо не предусмотрѣнные расходы, для выполненія которыхъ имъ приходится обезпечивать себя нѣкоторымъ повышеніемъ договорныхъ цѣнъ?

выясняется, что всѣ договоры, въ которые вступаетъ правленіе общества, направляются для окончательной редакціи и на заключеніе юрисконсульта правленія, который вноситъ необходимыя измѣненія или исправленія неточностей и неясностей, что въ достаточной мѣрѣ гарантируетъ отъ всякихъ недоразумѣній договаривающіяся стороны.

По вопросу 8

нач. контроля сборовъ М. И. Савельевъ докладываетъ слѣдующее:

а) по перевозкѣ пассажировъ:

8. Какія мѣры принимаются противъ злоупотребленій разнаго рода,

на Моск.-Каз. ж. д. установленъ сплошной контроль всѣхъ пассажирскихъ поѣздовъ такимъ образомъ, что въ каждомъ пассажирскомъ поѣздѣ, на всѣхъ его перегонахъ, слѣдуетъ контролеръ, который производитъ повѣрку пассажирскихъ

какъ напримѣръ противъ безплатной перевозки пассажировъ, товаровъ, разныхъ хищеній и т. п?

билетовъ въ предѣлахъ своего участка, по особо вырабатываемому контролемъ сборовъ заранѣе графику.

Для характеристики результатовъ дѣятельности поѣздныхъ контролеровъ прилагается вѣдомость числа обнаруженныхъ ими въ поѣздахъ безбилетныхъ пассажировъ за 1908—1911 годы.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ВѢДОМОСТЬ

числа обнаруженныхъ контролерами пассажирскихъ поѣздовъ безбилетныхъ пассажировъ въ 1908—1911 годахъ.

Участки.	Количество пассажировъ.			
	Въ 1908 году.	Въ 1909 году.	Въ 1910 году.	Въ 1911 году.
Московскій	62 826	34.457	24.625	33.766
Коломенскій	9.084	5.152	5.927	—
Рязанскій	7.243	8.469	8.386	11.996
Сасовскій	3.866	2.690	1.787	1.720
Рузаевскій	1.691	3.971	4.903	2.522
Пензенскій	4.448	7.291	7.236	6.658
Саранскій	2.178	3.330	3.781	4.359
Казанскій	5.661	4.907	6.419	8.959
Нижегородскій	13.524	8.687	8.182	8.070
Симбирскій	1.439	1.014	2.104	1.956
Сызранскій	4.044	2.343	2.735	4.094
Орѣховскій	2.345	1.953	1.992	1.388
Кромѣ того, обнаружено въ поѣздахъ проѣхавшихъ безъ билетовъ или съ неправильными билетами служащихъ, рабочихъ, подрядчиковъ.	4.516	4.136	4.379	2.762
Итого . . .	122.765	88.400	82.456	88.250

Къ сожалѣнію, при всей систематичности и правильности контроля пассажирскихъ поѣздовъ, онъ въ весьма значительномъ числѣ случаевъ оказывается безрезультатнымъ, вслѣдствіе пол-

ной безотвѣтственности безбилетныхъ пассажировъ, такъ какъ въ этихъ случаяхъ приходится ограничиваться составленіемъ протоколовъ, воспользоваться которыми для привлеченія виновныхъ къ отвѣтственности не представляется возможнымъ за неустановленіемъ ихъ личности.

Кромѣ контроля поѣздовъ, для устраненія злоупотребленій по безплатному проѣзду пассажировъ, ст. Москва и всѣ станціи и платформы пригороднаго раіона до ст. Раменское включительно закрыты для свободнаго входа и выхода пассажировъ.

Мѣра эта, введенная на ст. Москва въ іюлѣ 1908 года и на остальныхъ пунктахъ въ іюнѣ 1909 года, дала въ результатѣ значительное повышеніе числа пассажировъ пригороднаго подмосковнаго раіона и сокращеніе числа безбилетныхъ пассажировъ въ поѣздахъ.

Признавая закрытіе станцій, наравнѣ съ установленіемъ сплошного и находящагося въ распоряженіи правленія контроля поѣздовъ, однимъ изъ самыхъ дѣйствительныхъ средствъ въ борьбѣ съ безбилетнымъ проѣздомъ, правленіе предполагаетъ постепенно закрывать наиболѣе значительныя по пассажирскому движенію станціи дороги и въ ближайшемъ будущемъ намѣтило для этого станціи: Пески, Коломна, Голутвинъ и Рязань. Необходимо, однако, при этомъ замѣтить, что закрытіе станцій достигаетъ указанной цѣли лишь при условіи воспрещенія не только входа на платформы безъ билетовъ, но и выхода съ нихъ, какъ это установлено на всѣхъ заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ, а въ Россіи на Варшавско-Вѣнской и Моск.-Каз.

б) По перевозкѣ багажа.

Производится провѣрка багажныхъ вагоновъ контролерами станціоннаго счетоводства, при чемъ ими сличаются документы съ находящимся въ вагонахъ багажемъ.

в) По перевозкѣ товаровъ.

Производится контроль товарныхъ поѣздовъ при ихъ остановкахъ на станціяхъ съ болѣе или менѣе значительными стоянками, при чемъ провѣряются документы съ наличіемъ товаровъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда это представляется возможнымъ безъ задержки поѣздовъ, производится взвѣшиваніе нѣкоторыхъ грузовъ и вагоновъ.

Юрисконсультъ дороги дополняетъ изложенное нач. контроля сборовъ, давая общій отвѣтъ

на вопросы 8, 27 и 49.

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

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

Для борьбы съ злоупотребленіями и желѣзнодорожными преступленіями съ 1906 года при правленіи учрежденъ спеціальный отдѣлъ юрисконсульта по дѣламъ уголовнымъ, состоящій въ настоящее время изъ юрисконсульта, его помощника и письмоводителя.

Въ виду недостаточности низшихъ полицейскихъ органовъ для борьбы съ желѣзнодорожными преступниками, правленіе возбудило передъ М. Вн. Д. ходатайство о временномъ разрѣшеніи командировать для раскрытія ж.-д. преступленій агентовъ сыскной полиціи. Ходатайство это было удовлетворено и для сказанной цѣли при московской сыскной полиціи учреждены должности спеціальныхъ ж.-д. агентовъ, содержаніе коихъ приняла на себя желѣзная дорога.

Дѣятельность отдѣла юрисконсульта по дѣламъ уголовнымъ сосредоточена на веденіи всѣхъ уголовныхъ дѣлъ, въ которыхъ затронуты интересы дороги и предъявленіе гражданскихъ исковъ въ уголовныхъ дѣлахъ. Первоначальныя сообщенія о преступныхъ фактахъ отдѣлъ получаетъ изъ телеграфныхъ сообщеній нач. ст., которые, въ случаѣ важности, немедленно сообщаютъ начальнику сыскной полиціи для командированія ж.-д. агента для разслѣдованія. Данныя, добытыя этимъ разслѣдованіемъ, сообщаются судебной власти, съ которой поддерживаются постоянныя отношенія въ цѣляхъ своевременнаго предоставленія въ ея распоряженіе всѣхъ необходимыхъ матеріаловъ, а также лицъ, могущихъ собрать (агентовъ) или сообщить (техниковъ) нужныя свѣдѣнія. Въ предварительномъ и судебномъ слѣдствіи отдѣлъ принимаетъ участіе въ качествѣ потерпѣвшаго и гражданскаго истца, поддерживая обвиненіе и исковыя требованія. Подробныя данныя—въ докладахъ.

На предложеніе Предсѣдателя высказаться по разбираемому вопросу, нач. сл. дв. отмѣчаетъ, что и со стороны его службы принимаются всѣ мѣры къ борьбѣ съ злоупотребленіями; эти мѣры въ общихъ чертахъ сводятся къ слѣдующимъ главнымъ:

1) усилена охрана груженыхъ вагоновъ, а также пакгаузовъ и всѣхъ другихъ грузовыхъ помѣщеній. Съ этой цѣлью организована на дорогѣ особая охрана изъ стражниковъ;

2) на виновныхъ въ плохой охранѣ грузовъ служащихъ управленіемъ дороги налагаются административныя взысканія, включительно до увольненія отъ службы и преданія суду;

3) цѣнные грузы, во избѣжаніе хищенія ихъ изъ вагоновъ посредствомъ проруба стѣнокъ со стороны тормозныхъ площадокъ, грузятся, по возможности, въ нетормозные вагоны;

4) вагоны съ особенно цѣнными грузами на станціяхъ и въ поѣздахъ въ предѣлахъ своей дороги запираются замками;

5) вагоны съ особо цѣнными грузами при слѣдованіи ихъ въ поѣздахъ сопровождаются, по мѣрѣ возможности, вооруженными стражниками;

6) дверныя ушки груженыхъ вагоновъ закручиваются толстой 3—4 миллиметровой проволокой, что, какъ показалъ опытъ, имѣетъ весьма важное значеніе, крайне затрудняя похитителямъ возможность открыть двери вагоновъ. Двери у роликовъ обматываются проволокой, люки закрѣпляются проволокой;

7) обращено самое строгое вниманіе на быстроту и полноту разслѣдованія по кражамъ, каковое обстоятельство полезно въ томъ отношеніи, что, съ одной стороны, позволяетъ во время установить обстоятельства, при которыхъ совершаются хищенія, и вовремя принять соотвѣтствующія мѣры противъ ихъ повторенія, а съ другой стороны, даетъ возможность своевременно обнаружить ненадежныхъ агентовъ дороги и устранить ихъ, тѣмъ самымъ способствуя значительному сокращенію кражъ грузовъ служащихъ дороги;

8) въ цѣляхъ предупрежденія кражъ чая изъ вагоновъ посредствомъ прорѣза пола, стѣнъ, крышъ вагоновъ, узловыя станціи вагоны съ чаемъ при пріемѣ ихъ отъ сосѣднихъ дорогъ и отъ кондукторскихъ бригадъ подвергаютъ самому тщательному осмотру и о результатахъ осмотра, независимо отъ того, будетъ ли обнаружена неисправность вагона или хищеніе чая, составляется агентами движенія и тяги и жандармскимъ унтеръ-офицеромъ особый протоколъ;

9) при обнаруженіи подмѣновъ цѣнныхъ грузовъ негодными предметами и крупныхъ кражъ, сообщается объ этомъ общей сыскной полиціи для производства негласнаго разслѣдованія и выясненія участія въ дѣлѣ отправителей и другихъ лицъ;

10) при правленіи общества функціонируетъ особый отдѣлъ по уголовному дѣлопроизводству (собственная сыскная организація для раскрытія злоупотребленій и кражъ).

По вопросу 9

9. Какія мѣры принимаются къ охранѣ интересовъ дороги при пріемкѣ, перевозкѣ и сдачѣ грузовъ для достиженія правильности взвѣшиванія, оцѣнки порчи и утраты доставленныхъ товаровъ, и къ устраненію упущеній при расчетахъ за хра-

М. И. Савельевъ сообщаетъ, что, для охраны интересовъ дороги въ отношеніи взвѣшиванія грузовъ и правильнаго ихъ наименованія въ документахъ, установлена выдача премій станціоннымъ агентамъ за обнаруженные случаи всякихъ неправильностей и вмѣнено въ обязанность контролерамъ станціоннаго счетоводства наблюдать за взвѣшиваніемъ и провѣркой грузовъ при посѣщеніи станцій участка.

Экспертиза испорченныхъ грузовъ производится при участіи контролера станціоннаго счетоводства. Для устраненія упущеній при расчетахъ за храненіе и другія услуги дороги установлена провѣрка контролерами станціоннаго счетоводства на

неніе и другія услуги жел. дорогъ?

станціяхъ и контролемъ сборовъ по документамъ правильности начисленія и взысканія станціями сборовъ за храненіе грузовъ, за простой и подачу вагоновъ, а также сборовъ за взвѣшиваніе, нагрузку и выгрузку и прочихъ дополнительныхъ сборовъ, установленныхъ тарифами.

Рапорты о контролѣ поѣздовъ и отобранные отъ пассажирщимися въ распоряженіи завѣдывающаго контролемъ сборовъ, контролерами, въ предѣлахъ назначеннаго каждому изъ нихъ участка и по выдаваемымъ періодически изъ контроля сборовъ маршрутамъ, которые обнимаютъ всѣ обращающіеся на дорогѣ пассажирскіе поѣзда.

Рапорта о контролѣ поѣздовъ и отобранные отъ пассажировъ билеты представляются контролерами непосредственно завѣдывающему контролемъ сборовъ и симъ послѣднимъ, обо всѣхъ обнаруженныхъ при контролѣ неправильностяхъ, докладывается правленію общества, которое свои резолюціи по докладамъ сообщаетъ управляющему дорогой для исполненія.

За дѣятельностью контролеровъ пассажирскихъ поѣздовъ на мѣстахъ наблюдаютъ участковые контролеры станціоннаго счетоводства, обязанные, кромѣ того, и лично производить контроль поѣздовъ при служебныхъ поѣздкахъ по участку.

Контроль товарныхъ поѣздовъ производится контролерами станціоннаго счетоводства.

Далѣе, Предсѣдатель предоставляетъ слово Г. А. Невѣжину, который дополняетъ доложенное слѣдующими свѣдѣніями.

Оцѣнка порчи груза производится экспертами, приглашенными дорогою.

Утраты выясняются: при недостачѣ цѣлаго мѣста—путемъ описи наличнаго груза, по маркамъ желѣзнодорожнымъ и литерамъ отправительскимъ; при поврежденіи тары и недостачѣ груза—путемъ подробной описи всѣхъ оказавшихся налицо въ поврежденномъ мѣстѣ предметовъ; въ обоихъ случаяхъ при выдачѣ груза отъ получателя требуется фактура или счетъ для выясненія суммы убытка или же таковой опредѣляется по рыночнымъ цѣнамъ, а иногда при помощи эксперта.

Пріемъ и выдача грузовъ регулируется существующими правилами и, въ частности, инструкціей вѣсовщикамъ, § 27 которой установлено, что принимаемый къ отправленію грузъ обязательно взвѣшивается при пріемѣ; для взвѣшиванія станціи снабжены достаточнымъ количествомъ вѣсовъ, при чемъ производится оно подъ непосредственнымъ наблюденіемъ старшихъ станціонныхъ агентовъ, инструктируется и контролируется ревизорами инструкторами и движенія. Правильность расчетовъ за храненіе контролируется на станціяхъ контролерами станціоннаго счетоводства и затѣмъ въ контролѣ сборовъ. Для учета правильности взиманія платы за простой, циркуляромъ за № 1 д/ 21 т. отъ

4/1—1911 г., установлены записи въ особыхъ книгахъ времени подачи вагоновъ подъ нагрузку и выгрузку и окончанія таковыхъ.

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.

М. И. Савельевъ считаетъ необходимымъ, прежде всего, отмѣтить, что за послѣдніе годы на Моск.-Каз. ж. д. замѣчается не увеличеніе, а уменьшеніе числа претензій, предъявляемыхъ въ рекламаціонномъ порядкѣ за переборъ и несрочную доставку грузовъ, о чемъ свидѣтельствуетъ нижеслѣдующая вѣдомость.

ВѢДОМОСТЬ

о поступленіи дѣлъ по претензіямъ о переборѣ и о просрочкѣ въ доставкѣ грузовъ и о количествѣ состоявшихся отправокъ въ періодъ времени съ 1902 по 1911 г.г. включительно.

За какой годъ.	По перебору.		По просрочкѣ.		Общее количество отправокъ по отправленію, прибытію и транзиту.
	Количество дѣлъ.	Количество накладн.	Количество дѣлъ.	Количество накладн.	
1902	4.157	22.864	4.521	24.865	1.307.122
1903	4.139	22.764	5.079	27.935	1 448.751
1904	5.018	28.095	6.302	34.660	1.423.492
1905	4.624	25.432	5.749	31.619	1.292.881
1906	6.495	35.723	11.710	64.405	1.512.112
1907	8.429	50.574	17.370	104.220	1.561.552
1908	9.257	55.542	14.702	88.212	1.605.861
1909	8.446	48.566	5.609	32.251	1.661 240
1910	9.911	57.841	4.164	24.984	1.768.150
1911	8.295	60.470	1.280	12.203	1.821.954

Особенно замѣтно уменьшеніе претензій о просрочкѣ, каковое слѣдуетъ приписать усиленному наблюденію за срочностью перевозки грузовъ со стороны управленія дороги и возложеніемъ на контролеровъ станціоннаго счетоводства обязанности просматривать документы на перевозимые грузы и докладывать правленію о грузахъ, слѣдующихъ съ просрочкою по своей дорогѣ.

Донесенія поступаютъ въ такой формѣ:

Господину Завѣдывающему Контролемъ Сборовъ.

№.....

При осмотрѣ мною „.....“ „.....“ дня 190.....г. на станціи „.....“ документовъ обнаружена просрочка по нижеуказаннымъ отправкамъ.

Контролеръ Станціоннаго счетоводства.....участка

Представляется въ правленіе.

Завѣдывающій Контролемъ Сборовъ.....

.....дня 190.....г.

№№ вагоновъ.	Станціи отправленія.	Станціи назначенія.	№№ накладныхъ.	Родъ груза.	Вѣсъ.	Время пріема къ отправл.	Пріемъ грузовъ съ чужихъ дорогъ. Станція передачи.	Пріемъ грузовъ съ чужихъ дорогъ. Число.	Число сутокъ просрочки.	Примѣчаніе.	Резолюція Правленія.

Далѣе, представители правленія находятъ, что судебная защита интересовъ дороги въ лицѣ юридическаго отдѣла, состоящаго при правленіи изъ юрисконсульта и 10 его сотрудниковъ—всѣ присяжные повѣренные—пока достаточна. Изъ этихъ 10 сотрудниковъ одинъ ведетъ дѣла въ округѣ Казанской судебной палаты и одинъ въ Симбирскѣ, остальные находятся при правленіи, такъ какъ принята система централизаціи всѣхъ судебныхъ исковъ у юрисконсульта. При юрисконсультѣ имѣется канцелярія изъ 10 служащихъ. Всѣ необходимые для защиты интересовъ дороги свѣдѣнія и документы сообщаются юрисконсульту подлежащими отдѣлами правленія и управляющимъ дорогою.

Сильное возрастаніе количества исковъ въ годы 1905, 1906, 1907, 1908 стояло въ зависимости отъ погромовъ, сопровождавшихъ событія 1905 г., затѣмъ много исковъ возникло за порчу хлѣбныхъ грузовъ, которые долго хранились до отправленія, и, затѣмъ, много исковъ вызвала продовольственная кампанія 1906/7 г.г.

Нынѣ возрастанія не замѣчается, но замѣчается болѣе интенсивная работа судовъ, увеличеніе количества засѣданій и количества отдѣленій суда и департаментовъ судебной палаты и потому болѣе быстрое движеніе судебныхъ дѣлъ.

Юрисконсультъ дороги останавливается на выясненіи причинъ колебанія роста претензій.

Годы политической, экономической и соціальной неурядицы, такъ называемые годы освободительнаго движенія, сопровождавшіеся политическими и экономическими забастовками на желѣзныхъ дорогахъ, были и годами, обусловившими и создавшими на желѣзныхъ дорогахъ необычайный ростъ претензій и судебныхъ исковъ.

За 1905—1907 г.г. претензіи возросли въ небывалой до того времени пропорціи. Нѣтъ надобности, кажется, останавливаться на причинахъ роста претензій за этотъ періодъ времени. Нормальное теченіе желѣзнодорожнаго хозяйства было надолго выбито изъ обычной колеи тою неурядицею, которую внесли въ эту область забастовки съ предшествующими имъ волненіями. Настроеніе всего общества содѣйствовало и усиливало проявленіе дезорганизаціи на желѣзныхъ дорогахъ въ дѣлѣ передвиженія и охраны грузовъ. Нарушенъ былъ правильный ходъ движенія, не оказалось у дорогъ и средствъ для охраны грузовъ. Отсюда масса претензій за несвоевременную доставку грузовъ и, какъ послѣдствіе несвоевременной доставки, отказъ отъ пріема грузовъ по ст. 103 Общаго Устава. Еще большее количество претензій возрастало, вслѣдствіе расхищенія грузовъ на дорогахъ во время народныхъ волненій. За декабрьскую забастовку въ Москвѣ на станціяхъ московскаго узла Моск.-Каз. ж. д. были расхищены сотни и тысячи вагоновъ. Октябрьская забастовка 1905 г. уже въ корнѣ подорвала правильность движенія на дорогахъ и создала то, что къ декабрьскимъ днямъ въ узловыхъ станціяхъ наступилъ полнѣйшій хаосъ въ движеніи.

Такимъ образомъ, главную причину роста претензій за 1905—1906 г.г. надо видѣть въ общемъ состояніи государства за это время. Вторымъ по важности моментомъ для роста претензій за этотъ періодъ въ предѣлахъ Моск.-Каз. ж. д. надо признать фактъ пріема груза съ обожданіемъ на складѣ. Это относится къ годамъ 1904—1906, т. е., къ тѣмъ самымъ годамъ, когда смуты въ государствѣ дезорганизовали правильный ходъ работъ на дорогѣ, чѣмъ въ значительной степени обусловили какъ и самый фактъ пріема грузовъ съ обожданіемъ на складѣ, такъ и продолжительность лежанія грузовъ на складѣ въ ожиданіи очереди отправки. Продолжительность же храненія хлѣбныхъ грузовъ на складахъ въ бунтахъ безъ провѣтриванія и обработки обусловили во многихъ случаяхъ ихъ порчу, а въ зависимости отъ порчи и недостачу свыше нормальныхъ предѣловъ естественной убыли. Отсюда новая серія чрезвычайно многихъ претензій.

Третью группу значительнаго количества претензій на Моск.-Каз. ж. д. создало время срочнаго передвиженія про-

довольственнаго груза въ неурожайныя мѣстности, въ періодъ 1906—1907 г.г. Дороги, еще не оправившіяся отъ удара, нанесеннаго ему дезорганизаціей освободительнаго періода, были поставлены въ необходимость срочнаго и спѣшнаго доставленія массы грузовъ въ неурожайныя мѣстности. Доминирующимъ мотивомъ при доставленіи грузовъ въ голодающія мѣстности была срочность. Тутъ не было времени и возможности тщательно соблюдать всѣ формальности какъ при пріемѣ, такъ и при выдачѣ грузовъ. Это породило большой рядъ претензій.

Качество продовольственнаго груза того времени также, въ свою очередь, способствовало росту претензій.

Вотъ тѣ условія, которыя породили на Моск.-Каз. ж. д. массу претензій за время съ 1904 по 1907 г. Приводимыя ниже статистическія данныя о количествѣ претензіонныхъ дѣлъ за время съ 1904 по 1911 г. подтверждаютъ то предположеніе, что необычайный ростъ претензій находится въ зависимости отъ необычайныхъ условій работы дороги.

Число претензіонныхъ дѣлъ было въ

1904 г. . . .	4850
1905 „ . . .	8480
1906 „ . . .	17177
1907 „ . . .	20043
1908 „ . . .	15660
1909 „ . . .	8017
1910 „ . . .	5113
1911 „ . . .	3641

84570

Изъ приведенной таблицы о количествѣ претензіонныхъ дѣлъ видно, что въ 1905 г. количество дѣлъ сразу возросло вдвое противъ 1904 г., а въ 1906 г.—вдвое противъ 1905 г. Возрастаніе дѣлъ продолжалось и въ 1907 г. Дорога на первыхъ порахъ была не подготовлена къ разсмотрѣнію такой массы дѣлъ, что обусловило задержку въ разсмотрѣніи ихъ и залежи ихъ. Но уже въ 1906 г. были приняты самыя энергичныя мѣры къ тому, чтобы поставить учрежденіе, занятое разборомъ претензій, въ уровень требованій жизни. Увеличены были штаты, введены внѣурочныя платныя занятія. Реформированъ отдѣлъ претензій путемъ выдѣленія изъ его вѣдѣнія актоваго дѣла, которое было передано вновь учрежденному товарному отдѣлу. Добрыя послѣдствія такой реформы, въ связи съ другими принятыми въ этомъ же направленіи мѣрами, не замедлили обнаружиться. Выдѣленіе актоваго дѣла изъ вѣдѣнія отдѣла претензій прямымъ своимъ послѣдствіемъ имѣло то, что силы отдѣла претензій уже не раздваивались и были исключительно сосредоточены на раз-

борѣ претензій. Отсюда быстрое очищеніе залежей прошлаго времени и устраненіе задержекъ въ разсмотрѣніи текущихъ претензій. Образованіе новаго отдѣла для разсмотрѣнія актовъ дало возможность незамедлительно обнаруживать всякіе недочеты въ дѣлѣ перевозки грузовъ и принимать соотвѣтственныя мѣры къ ихъ устраненію. Учрежденіе вооруженной стражи благодѣтельно отразилось на самомъ фактѣ охраны грузовъ отъ расхищенія. Наряду съ этимъ было установлено правило, что, въ случаѣ обнаруженія хищенія грузовъ, виновные въ томъ стали подвергаться не только административному взысканію, но и уголовному преслѣдованію. Для этого создана была особая должность-юрисконсульта по уголовнымъ дѣламъ. Все это вмѣстѣ имѣло самое оздоровляющее вліяніе на тѣ условія, которыя прежде порождали претензіи, и въ результатѣ явилось то, что теперь можно говорить не о причинахъ, вызывающихъ ростъ претензій, а о томъ, какія мѣры и факторы обусловили ихъ паденіе до неизбѣжнаго почти уровня извѣстнаго рода недочетовъ при всякомъ большомъ предпріятіи; цифры о количествѣ претензій за 1910 и 1911 г.г. краснорѣчиво говорятъ объ этомъ.

Обрисовавъ тѣ причины, которыя обусловили ростъ претензій въ 1905—1908 г.г., надлежитъ сказать нѣсколько словъ и о томъ, чѣмъ вызванъ сильный ростъ исковыхъ дѣлъ.

Здѣсь были указаны три категоріи причинъ, обусловившихъ необычайный и чрезвычайный ростъ претензій. Первая категорія—смутное время 1905—1906 г.г. Претензіи, возникшія по этой категоріи причинъ, дали чрезвычайно большой процентъ исковыхъ дѣлъ, и это вполнѣ понятно. Взгляды дорогъ и грузохозяевъ на отвѣтственность за пропажу и порчу грузовъ въ этотъ періодъ были діаметрально противоположны. Отсюда почти по каждой претензіи искъ.

Крупный процентъ исковъ создалъ періодъ пріема грузовъ съ обожданіемъ на складѣ въ 1904—1906 г.г. И тутъ причиною исковъ явилось несоотвѣтствіе взглядовъ дорогъ и грузохозяевъ на дѣло порчи и недостачи грузовъ. Дороги, имѣя въ своемъ распоряженіи данныя о способахъ храненія грузовъ и принимая во вниманіе то, что однородные грузы, съ одной и той же станціи, хранившіеся въ одинаковыхъ условіяхъ, но будучи направлены въ разные пункты, въ однихъ пунктахъ вызывали акты о порчѣ и недостачи, въ зависимости отъ небрежнаго, якобы, храненія ихъ, а въ другихъ, въ зависимости отъ ихъ свойства и самаго факта продолжительнаго лежанія на станціяхъ отправленія, становились на ту точку зрѣнія, что и порча, а во многихъ случаяхъ и недостача произошли не по ихъ винѣ. Претендатели эту точку зрѣнія, разумѣется, не раздѣляли и по каждому отказу возбуждали искъ.

Пріемъ грузовъ съ обожданіемъ на складѣ создаетъ также

и рядъ претензій, а затѣмъ и исковъ за нарушеніе очереди. Причина этихъ исковъ обычно лежитъ не въ самомъ фактѣ нарушенія очереди, а въ неисполненіи станціями ряда формальностей, предписываемыхъ правилами о постепенности отправки грузовъ.

Третью и значительную группу претензій и исковъ создало время перевозки продовольственнаго груза въ 1906—1907 г.г. Претензіи эти, поскольку онѣ относятся до отдѣла прет., касаются, главнымъ образомъ, недостачъ и почти всѣ были уже разсмотрѣны и удовлетворены, а если, тѣмъ не менѣе, по нимъ— учрежденіемъ, вѣдающимъ продовольственное дѣло въ имперіи,— во многихъ случаяхъ предъявлены иски, то иски эти въ значительной долѣ основаны на недоразумѣніи. Наконецъ, большую категорію исковъ создали претензіи за порчу грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскою скоростью. Въ основѣ этихъ исковъ также лежитъ различіе взглядовъ дорогъ и претендателей на то, по какимъ правиламъ разсчитывать сроки доставки этихъ грузовъ. До рѣшенія Сената по дѣлу Андермана, дороги, основываясь на рѣшеніяхъ того же Сената (см. вопр. 21-й 106 общ. съѣзда), къ грузамъ пассажирской скорости примѣняли расчетъ доставки грузовъ большой скорости и, разъ просрочки противъ большой скорости не было, претензіи за порчи грузовъ, въ зависимости отъ несрочной доставки, отклоняли. Отказы такіе въ громадномъ большинствѣ случаевъ служили поводомъ къ предъявленію исковъ.

Вотъ тѣ причины, которыя породили массу исковъ, поскольку это относится до Моск.-Каз. ж. д. и поскольку это касается того рода претензій, которыми вѣдаетъ отд. претензій.

Резюмируя все сказанное здѣсь, нельзя не притти къ заключенію, на основаніи цифровыхъ данныхъ о количествѣ претензій за время съ 1904 по 1911 г.г., что нахлынувшая, въ связи съ общей смутой въ государствѣ, волна претензій, достигнувъ своего апогея въ 1907 г., затѣмъ такъ же стремительно, какъ она поднялась, покатилась обратно, и въ настоящее время слѣдуетъ говорить не о причинахъ роста претензій, а о причинахъ низведенія числа претензій до обычнаго и почти нормальнаго уровня ихъ. Причины же эти и мѣры, принятыя правленіемъ дороги къ упорядоченію дѣла, нами указаны здѣсь.

По вопросу 11

11. Въ какой мѣрѣ организація счетоводства и отчет-

выясняется, что въ отношеніи приспособленія организаціи счетоводства и отчетности къ своевременному сообщенію распорядительнымъ органамъ свѣдѣній, необходимыхъ для наблюденія за

ности 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.

цѣлесообразнымъ ходомъ дѣла, за своевременною остановкою неспѣшныхъ расходовъ и направленіемъ средствъ на удовлетвореніе неотложныхъ потребностей,—Моск.-Каз. ж. д. не отличается отъ большинства другихъ дорогъ.

Достойно вниманія то, что счетоводства отдѣльныхъ службъ, хотя и находятся въ распоряженіи начальниковъ этихъ службъ, но являются въ то же время исполнительными органами центральнаго счетоводства, введеннаго на дорогѣ въ 1894 г. и находящагося въ вѣдѣніи бухгалтера управленія, который, слѣдовательно, является непосредственнымъ начальниковъ всѣхъ служащихъ счетоводствъ отдѣльныхъ службъ.

Изложенное обстоятельство и составляетъ отличіе въ постановкѣ счетоводнаго дѣла на Моск.-Каз. ж. д. отъ казенныхъ и большинства частныхъ ж. д., не имѣющихъ центральнаго счетоводства.

Расходы по содержанію отдѣла счетоводства, какъ и на всѣхъ безъ исключенія Россійскихъ ж. д., относятся на счетъ очеред. №№ 44 (жалованье), 47 (обмунд.), 48 (квартирныя) и другіе очер. №№ по II отдѣлу эксплоатаціи.

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.

сообщается, что вопросъ этотъ очень сложный самъ по себѣ, не разбирался представителями дороги за краткостью срока, даннаго въ ихъ распоряженіе по подготовкѣ къ отвѣтамъ программы.

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 раскры-

нач. контроля сборовъ указываетъ, что паденіе или возрастаніе доходовъ выясняется составляемыми ежемѣсячно въ контролѣ сборовъ, согласно документамъ, свѣдѣніями о количествѣ перевозокъ и сборовъ, на основаніи которыхъ можетъ быть весьма быстро опредѣлено измѣненіе въ характерѣ движенія и вліяніе его на доходность.

Приблизительныя свѣдѣнія о доходахъ составляются еже-

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

мѣсячно, къ 20-му числу второго за отчетнымъ мѣсяца; точныя и окончательныя свѣдѣнія опредѣляются одинъ разъ въ годъ, при заключеніи годовыхъ отчетовъ.

Въ виду того, что къ моменту исчисленія приблизительнаго дохода, работы, производящіяся въ контролѣ сборовъ по документамъ, бываютъ уже закончены и по такимъ работамъ представляется возможнымъ опредѣлить точную выручку, способъ приблизительнаго исчисленія примѣняется только по статьямъ, относящимся до работъ, исполняемыхъ по даннымъ, заключающимся въ расчетномъ матеріалѣ чужихъ дорогъ, и по дополнительнымъ сборамъ.

Въ зависимости отъ этого, въ предварительныя свѣдѣнія о доходѣ входятъ:

1) по перевозкѣ пассажировъ всякаго рода и багажа:

а) по отправленію—дѣйствительный доходъ по моменту выдачи билетовъ, багажныхъ квитанцій и накладныхъ;

б) по прибытію и транзиту съ чужихъ дорогъ—сумма выручки за соотвѣтствующій мѣсяцъ предыдущаго года.

2) по перевозкѣ грузовъ:

а) мѣстнаго сообщенія—сумма дѣйствительнаго дохода по моменту принятія грузовъ къ отправленію;

б) по прибытію съ чужихъ дорогъ—сумма дѣйствительнаго дохода моментомъ прибытія груза на станцію назначенія;

в) по отправленію и транзиту—сумма дохода, опредѣляемая по особымъ ставкамъ съ пуда, устанавливаемымъ ежемѣсячно правленіемъ, въ зависимости отъ характера движенія.

По вопросу 14

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

М. И. Савельевъ, отмѣчая, что грузовая статистика разрабатывается въ контролѣ одновременно съ учетомъ грузовъ, докладываетъ, что при обнаруженіи паденія доходовъ контроль сборовъ всегда имѣетъ данныя для выясненія, по отношенію какихъ именно грузовъ и въ какихъ направленіяхъ произошло паденіе, каковыя свѣдѣнія могутъ служить матеріаломъ для опредѣленія причинъ паденія.

По вопросу 15

15. Взаимоотношеніе службы сборовъ и главной бухгалтеріи.

сообщается, что контроль сборовъ самостоятельно бухгалтеріи не ведетъ, а передаетъ всѣ данныя о поступленіяхъ, а также для учета и расчетовъ, бухгалтеріи правленія, на обязанности которой лежитъ составленіе сводовъ и ликвидація счетовъ.

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?

сообщается, что число служащихъ въ контролѣ сборовъ опредѣляется сообразно предположенному количеству перевозокъ и предстоящимъ, въ зависимости отъ обстоятельствъ, работамъ.

Нормъ вознагражденія за исполненіе работъ не установлено.

По вопросу 18

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

М. И. Савельевъ читаетъ слѣдующую

ВѢДОМОСТЬ

о состояніи долга на 1 января 1912 года за воинскія перевозки по счетамъ, представленнымъ въ Главное Управленіе генеральнаго штаба въ отдѣлъ военныхъ сообщеній и въ С.-Петербургскую портовую контору.

По перевозкамъ до 1909 года:

по счетамъ представленнымъ:	Руб.	Коп.
Китайско-Восточной ж. д	121.984	87
Южными дорогами	44	19
	122.029	06

По перевозкамъ за 1909-1911 годы:

по счетамъ, представленнымъ:	Руб.	Коп.
Московско-Казанскою ж. д.	1.211.412	89
Чужими дорогами (за часть Моск. - Казанской ж. д.)	709.129	18
	1.920.542	07

Итого. 2.042.571 р. 13 к.

Всего причитается къ полученію съ Главнаго Управленія генеральнаго штаба и С.-Петербургской портовой конторы 2.042.571 р. 13 к.

По отношенію къ суммѣ 122.029 р. 06 к. Главное Морское Хозяйственное Управленіе, отношеніемъ отъ 12 марта 1912 г. за № 7057 сообщило, что сумма эта будетъ уплачена немедленно по полученіи на это разрѣшенія Государственнаго Контроля.

По отношенію къ суммѣ 1.211.412 р. 89 к., по счетамъ, представленнымъ Моск.-Каз. ж. д., то на запросы правленія о-ва объ уплатѣ, отдѣлъ военныхъ сообщеній, отношеніями своими отъ 29 и 31 декабря п. г. за №№ 27669 и 27847, сообщилъ, что за 1909 и 1910 годы счета не могутъ быть оплачены за неимѣніемъ кредита. Съ открытіемъ же дѣйствій смѣты 1912 г. будетъ приступлено къ оплатѣ. Счета же за 1911 годъ находятся въ отдѣлѣ военныхъ сообщеній на очереди счетовъ, подлежащихъ повѣркѣ.

Юрисконсультъ дороги даетъ слѣдующую справку о движеніи дѣлъ по искамъ, предъявленнымъ непосредственно къ обществу Моск.-Каз. ж. д. за 1908, 1909, 1910 и 1911 г.г.

			Руб.	Коп.
Оставалось исковъ къ 1 января 1908 г.	5.577	на	6.975.315	23
Возникло въ 1908 г.	2.411	„	2.406.217	97
Всего въ производствѣ въ 1908 г. .	7 988	„	9.381.533	20
Окончено въ 1908 г.	1.793	„	1.372.523	74
Присуждено капитал. суммы . . .	—		247.515	—
Оставалось исковъ къ 1 января 1909 г.	6.195	„	8.009.009	46
Возникло въ 1909 г.	2.431	„	2.721.781	51

		Руб.	Коп.
Всего въ производствѣ въ 1906 г. .	8.626 „	10.730.791	97
Окончено въ 1909 г.	1.997 „	1.309.490	60
Присуждено капитал. суммы . . .	—	272.711	49
Оставалось исковъ къ 1 января 1910 г.	6.6.9 „	9 421.300	37
Возникло въ 1910 г.	1.648 „	1.933.659	75
Всего въ производствѣ въ 1910 г. .	8.277 „	11.354.960	12
Окончено въ 1910 г.	1.187 „	811.692	05
Присуждено капитал. суммы . . .	—	286.717	72
Оставалось исковъ къ 1 января 1911 г.	7.090 „	10.543.268	07
Возникло въ 1911 г.	1.175 „	1.065 451	39
Всего въ производствѣ въ 1911 г. .	8.265 „	11.608.719	46
Окончено въ 1911 г.	1.181 „	1.960.071	01
Присуждено капитал. суммы . . .	—	451.819	08
Оставалось исковъ къ 1 января 1912 г.	7.084 „	9.648.648	45

По вопросу 19,

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

отвѣчая на отдѣльные его пункты, М. И. Савельевъ докладываетъ слѣдующее:

Расчеты по перевозкамъ грузовъ производятся установленнымъ Соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи порядкомъ—моментомъ прибытія грузовъ на дорогу.

Для учащихся установлены мѣсячные льготные билеты:

а) въ сообщеніи станцій и платформъ участка Перово-Раменское со станціей Малаховка, гдѣ имѣется среднеучебное заведеніе; въ 1911 г. продано 194 билета;

б) въ сообщеніи станцій участка до Раменскаго со станціей Москва (введены съ 15 августа 1911 г.); билетовъ въ 1911 г. продано 355 шт.

Кромѣ того, совершены поѣздки разовыя по льготному экскурсіонному тарифу № 6900 для учащихся въ 1910 г. всего 7169 лицами, изъ коихъ:

1) по платнымъ экскурсіямъ (по дѣтскому тарифу) высшихъ и среднихъ учебныхъ заведеній на разстояніяхъ до 50 верстъ перевезено 409 человѣкъ;

2) по безплатнымъ экскурсіямъ низшихъ учебныхъ заведеній на разстояніяхъ до 50 верстъ перевезено 6336 человѣкъ;

и 3) по платнымъ экскурсіямъ (по дѣтскому тарифу) на разстояніяхъ свыше 50 верстъ перевезено 424 человѣка.

Что касается учета безплатныхъ билетовъ, то таковой въ контролѣ сборовъ не производится.

Въ контролѣ сборовъ ведется запись наложенныхъ платежей по каждой станціи въ послѣдовательномъ порядкѣ нумеровъ выданныхъ свидѣтельствъ. Поступившія со станцій свидѣтельства съ извѣщеніями, оплаченныя изъ выручки станцій или изъ высланныхъ на оплату авансовъ, провѣряются съ суточными отчетами станцій; день выплаты отмѣчается по книгамъ контроля сборовъ и ежемѣсячно составляется сводъ начисленія и выплаты по наложеннымъ платежамъ.

Документы по наложеннымъ платежамъ московскихъ станцій поступаютъ со станцій въ контроль сборовъ при перечняхъ, каковые по провѣркѣ сдаются въ главную бухгалтерію ежедневно при особыхъ справкахъ къ оплатѣ; время сдачи отмѣчается въ книгахъ наложенныхъ платежей.

Главная бухгалтерія ежедневно возвращаетъ въ контроль сборовъ при перечняхъ оплаченныя извѣщенія, на основаніи коихъ въ книгахъ наложенныхъ платежей отмѣчается время выплаты суммъ изъ главной кассы.

Выплаченнымъ суммамъ ежемѣсячно составляется сводъ отдѣльно по каждой станціи.

По истеченіи года, составляется общій сводъ начисленія, выплаты и уничтоженія наложенныхъ платежей, а также и остатковъ на 1 января слѣдующаго года.

Взысканіе на станціяхъ назначенія наложенныхъ платежей внутренняго сообщенія провѣряется по отчетамъ выдачи и отмѣчается въ книгахъ начисленія наложенныхъ платежей.

Для повѣрки полученія съ дорогъ суммъ наложенныхъ платежей по отправкамъ прямого сообщенія отчеты отправленія и представляемыя при нихъ станціями копіи дубликатовъ накладныхъ свѣряются съ учетными вѣдомостями чужихъ дорогъ.

Затѣмъ, изъ сличенныхъ съ учетными вѣдомостями копій корешковъ дубликатовъ накладныхъ отбираются копіи на грузы съ наложенными платежами, по которымъ подсчитываются позиціонно наложенные платежи, итоги позицій свѣряются со сводами, а затѣмъ эти копіи корешковъ отмѣчаются съ вѣдомостями наложенныхъ платежей на отправленные грузы.

На наложенные платежи по отправкамъ прямого сообщенія ежемѣсячно по каждой станціи отправленія составляется сводъ по начисленію суммъ, подлежащихъ къ полученію отъ чужихъ дорогъ и по каждой станціи также ежемѣсячно сводъ получен-

ныхъ суммъ отъ чужихъ дорогъ черезъ государственный банкъ и суммъ уничтоженныхъ наложенныхъ платежей по свидѣтельствамъ, полученнымъ отъ дорогъ при перечняхъ.

По вопросу 20

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

указывается, что необходимость отмѣны оплаты гербовымъ сборомъ квитанцій во взысканіи съ грузополучателей наложеннаго платежа неоднократно возбуждалась дорогами и обсуждалась на общихъ съѣздахъ, и общимъ съѣздомъ было постановлено ходатайствовать объ отмѣнѣ этого сбора, къ каковому ходатайству Моск.-Каз. ж. д. вполнѣ присоединяется.

По вопросу 21,

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

отмѣчая, что собственно въ контролѣ сборовъ помѣщеніе въ свидѣтельствахъ на наложенные платежи свѣдѣній о наименованіи грузовъ затрудненій не вызывало, М. И. Савельевъ считаетъ необходимымъ отмѣтить, что обязательство вписывать въ свидѣтельства означенныя свѣдѣнія создаетъ значительную работу для станціонныхъ агентовъ, особенно на крупныхъ станціяхъ, отправляющихъ мелочные грузы съ многочисленными наименованіями по каждой накладной, какъ напримѣръ, на станціяхъ Москва-городская и Москва-товарная, которымъ приходится заполнять этими свѣдѣніями 113.714 свидѣтельствъ въ годъ.

Поэтому необходимо признать, что отмѣна вписыванія наименованія грузовъ въ свидѣтельства о наложенныхъ платежахъ значительно облегчила бы работу желѣзныхъ дорогъ.

По вопросу 24

24. Какъ организовано станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операцій?

нач. контроля сборовъ сообщаетъ, что на Моск.-Каз. ж. д. имѣются 11 участковъ по контролю станціоннаго счетоводства, при чемъ каждый участокъ обслуживается однимъ контролеромъ, а на первомъ участкѣ (Московскій узелъ) имѣется еще помощникъ контролера станціоннаго счетоводства. Въ періоды усиленнаго движенія назначается особый контролеръ станціоннаго счетоводства на ст. Рузаевка.

Обязанности контролеровъ станціоннаго счетоводства опредѣляются положеніемъ, и дѣятельность ихъ находится подъ непосредственнымъ наблюденіемъ и руководствомъ завѣдывающаго контролеромъ сборовъ.

Отчетность на станціяхъ установлена ежедневная, за ис-

ключеніемъ нѣсколькихъ станцій съ незначительными денежными оборотами, которыя представляютъ отчетность три раза въ мѣсяцъ . По грузовымъ операціямъ въ контролѣ сборовъ представляются отчеты отправленія, прибытія и выдачи, составляемые въ хронологическомъ порядкѣ. Никакихъ сводныхъ и подготовительныхъ для расчетовъ работъ на станціи не возложно. Въ контролѣ сборовъ производится сплошная повѣрка правильности начисленія и взноса въ кассу всѣхъ причитающихся по перевозкамъ сборовъ и вся работа по составленію сводовъ и расчетамъ съ дорогами.

По вопросу 123

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

сообщается, что производится провѣрка товарныхъ поѣздовъ въ пути (см. вопросъ 8).

По вопросу 124

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

докладывается, что для составленія денежныхъ документовъ на дорогѣ установлены отдѣльные бланки строгой отчетности, расходъ каковымъ контролемъ сборовъ провѣряется, и таковые тщательно свѣряются съ прочими перевозочными документами и со станціонною отчетностью. Мѣстный надзоръ возложенъ на контролеровъ станціоннаго счетоводства.

По вопросу 125

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

М. И. Савельевъ отмѣчаетъ, что постоянный и систематическій надзоръ за соблюденіемъ сроковъ доставки грузовъ производится управленіемъ дороги, но, кромѣ того, на контролеровъ станціоннаго счетоводства возложена обязанность при посѣщеніи станціи просматривать документы на проходящіе и прибывающіе грузы, а также наблюдать за своевременностью передачи грузовъ на узловыхъ станціяхъ. О всякихъ замѣченныхъ просрочкахъ контролеръ счетоводства немедленно доноситъ срочными рапортами на особо для сего установленныхъ бланкахъ, каковые ра-

порты докладываются тотчасъ же правленію и съ резолюціей послѣдняго немедленно отсылаются на распоряженіе управляющаго дорогою для принятія мѣръ къ устраненію просрочекъ.

По вопросу 130

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

докладывается, что соотвѣтствіе между числомъ грузовъ отправленныхъ и числомъ грузовъ полученныхъ устанавливается путемъ сличенія въ контролѣ сборовъ вѣдомостей объ отправленныхъ грузахъ и пріемныхъ передаточныхъ вѣдомостей съ отчетами прибытія и сдаточными передаточными вѣдомостями.

Контроль товарныхъ поѣздовъ возложенъ на контролеровъ станціоннаго счетоводства.

По вопросу 132

132. Какой установленъ надзоръ для устраненія безплатныхъ перевозокъ товаровъ подъ видомъ багажа, прописываемаго по билетамъ пассажировъ, не имѣющихъ въ дѣйствительности багажа, и др. злоупотребленій при перевозкахъ пассажировъ?

М. И. Савельевъ замѣчаетъ, что наблюденіе за безплатной перевозкой товаровъ подъ видомъ багажа по самому существу своему не можетъ быть систематичнымъ и осуществляется лишь надзоромъ за дѣйствіями въ этомъ отношеніи станціонныхъ агентовъ со стороны начальниковъ станцій и контролеровъ станціоннаго счетоводства.

Злоупотребленія по перевозкѣ пассажировъ устраняются путемъ сплошного контроля поѣздовъ.

По вопросу 133

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

докладывается, что недопущеніе въ пассажирскіе поѣзда безбилетныхъ пассажировъ достигается на станціяхъ дачнаго раіона закрытіемъ пероновъ, въ будущемъ предполагается закрыть всѣ болѣе или менѣе значительныя по пассажирскому движенію станціи. Перевозка безбилетныхъ пассажировъ предупреждается сплошнымъ контролемъ поѣздовъ (вопросъ 8-й).

Б. По коммерческой службѣ.

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. коммерческой части В. А. Германовичъ докладываетъ, что организація коммерческой части на Моск.-Каз. ж. д. серьезно отличается отъ подобныхъ организацій на другихъ дорогахъ казенныхъ и частныхъ. Въ отличіе отъ казенныхъ дорогъ коммерческая часть отдѣлена отъ отдѣла претензій за недостачу и порчу грузовъ, такъ какъ произведенный опытъ доказалъ, что это соединеніе является чисто механическимъ. По сравненію съ прочими дорогами, правленія которыхъ находятся въ С.-Петербургѣ, Моск.-Каз. ж. д. имѣетъ единственный органъ, вѣдающій коммерческія функціи, — коммерческую часть, тогда какъ большинство остальныхъ частныхъ ж. д. имѣютъ особые коммерческіе отдѣлы при правленіи и, кромѣ того, коммерческія отдѣленія на линіяхъ, входящія въ составъ службъ эксплоатаціи.

Такимъ образомъ, въ коммерческой части Моск.-Каз. ж. д. объединено какъ выполненіе задачъ распорядительнаго характера, заключающихся въ инструктированіи станцій и въ завѣдываніи вспомогательными предпріятіями, такъ и разработка вопросовъ общаго характера, такъ какъ черезъ коммерческую часть правленіе общества представительствуетъ на общихъ съѣздахъ, въ пораіонныхъ комитетахъ и въ разнообразныхъ комиссіяхъ при правительственныхъ учрежденіяхъ.

Для изученія условій дѣятельности раіона коммерческая часть располагаетъ пятью коммерческими агентами, на обязанности которыхъ лежитъ выясненіе разнообразныхъ экономическихъ вопросовъ на мѣстѣ; въ соотвѣтственныхъ случаяхъ порученія подобнаго характера возлагаются на завѣдывающихъ городскими станціями, расположенными въ пунктахъ наиболѣе серьезнаго экономическаго значенія: въ Москвѣ, Казани и Нижнемъ-Новгородѣ, а равно и на завѣдывающаго коммерческимъ агентствомъ зернохранилищемъ въ Москвѣ.

Путемъ опроса начальниковъ станцій ежегодно выясняется размѣръ предстоящихъ перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ; для выясненія результатовъ урожая за Волгой ежегодно командируется коммерческій агентъ для опроса свѣдущихъ людей. Кромѣ того, въ Средней Азіи имѣется коммерческій агентъ, сообщающій различныя данныя экономическаго характера и, главнымъ образомъ, о положеніи хлопковаго дѣла; имѣются, кромѣ того, особые агенты въ Петербургѣ, Казани и въ Гамбургѣ, ведущіе

непрерывныя сношенія съ коммерческой частью по вопросамъ, связаннымъ съ перевозкой грузовъ, интересующихъ Моск.-Каз. ж. д.

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.?

В. А. Германовичъ сообщаетъ, что завѣдывающій коммерческой частью является постояннымъ членомъ Московскаго пораіоннаго комитета и принимаетъ участіе въ занятіяхъ управленія комитета и общихъ собраній по вопросамъ коммерческаго характера. Онъ же состоитъ членомъ Московскаго холодильнаго комитета. Завѣдывающіе городскими станціями въ Москвѣ, Нижнемъ-Новгородѣ и Казани, уплачивая установленный сборъ, являются постоянными членами биржевыхъ собраній этихъ городовъ, завѣдывающій коммерческимъ московскимъ агентствомъ—постояннымъ членомъ московской хлѣбной биржи, завѣдывающій холоднымъ пакгаузомъ—членомъ Московскаго холодильнаго комитета и членомъ яичной и фруктовой биржи, коммерческій агентъ въ Средней Азіи—членомъ Кокандскаго биржевого комитета, старшій коммерческій агентъ, постоянно жительствующій въ Петербургѣ для представительства на общихъ съѣздахъ, состоитъ членомъ хлопковаго комитета и членомъ С.-Петербургскаго холодильнаго комитета. Въ отдѣльныхъ случаяхъ агенты коммерческой части командируются на засѣданія С.-Петербургскаго, Харьковскаго, Воронежскаго и Восточнаго пораіоннаго комитета, собранія мясной биржи въ Москвѣ, съѣзды уральскихъ горнопромышленниковъ и съѣзды судовладѣльцевъ и судопромышленниковъ въ Н.-Новгородѣ.

Желѣзнодорожный отдѣлъ при Московскомъ биржевомъ комитетѣ, устраивающій періодическія собранія, въ которыхъ принимаютъ участіе представители торгово-промышленныхъ предпріятій гор. Москвы, для обсужденія вопросовъ, назначенныхъ къ разсмотрѣнію на общихъ тарифныхъ и конвенціонныхъ съѣздахъ, приглашаетъ на каждое засѣданіе завѣдывающаго коммерческой частью, который является туда при обсужденіи вопросовъ, интересующихъ Моск.-Каз. ж. д.

Коммерческую часть ежедневно посѣщаетъ значительное число лицъ, являющихся кліентами дороги (представители торгово-промышленныхъ предпріятій, отправители и получатели грузовъ, арендаторы лабазовъ, принадлежащихъ ж. д. и участковъ земли и др.), съ различнаго рода справками, просьбами о распоряженіи и ходатайствами по вопросамъ коммерческаго и тарифнаго характера. Для объясненія съ ними назначено два постоянныхъ агента, которые незначительныя справки выдаютъ самостоятельно, а въ болѣе серьезныхъ вопросахъ направляютъ посѣти-

телей къ завѣдывающему коммерческой частью. Еще болѣе оживленными представляются сношенія по телефону и письменныя.

По вопросу 24

помѣщенъ въ отдѣлѣ А.

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?

В. А. Германовичъ докладываетъ, что количество служащихъ въ коммерческой части устанавливается практикой, а размѣръ вознагражденія регулируется степенью подготовки и прежней дѣятельностью агента. Процентъ агентовъ коммерческой части съ высшимъ образованіемъ достигаетъ 33. Наименьшій окладъ — 40 руб. Кромѣ постоянныхъ агентовъ, имѣется извѣстное число временныхъ служащихъ, приглашаемыхъ въ періоды разработки экстренныхъ зданій, какими являются работы по проектируемымъ новымъ линіямъ, экономическому обслѣдованію раіона существующихъ линій, пересмотру тарифовъ на перевозку массовыхъ грузовъ и т. п.

По вопросу 26

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

сообщается, что о всѣхъ измѣненіяхъ въ тарифахъ и различныхъ законахъ и правилахъ, нормирующихъ условія перевозки, станціонные агенты оповѣщаются циркулярами и приказами по линіи, составляемыми коммерческой частью. Кромѣ того, коммерческіе агенты во время своихъ поѣздокъ по линіи разрѣшаютъ на мѣстѣ различныя недоразумѣнія на почвѣ примѣненія тарифовъ и условій перевозки. Коммерческая часть постоянно по телеграфу и письменно даетъ разъясненія станціямъ на ихъ запросы по примѣненію тарифовъ и условіямъ перевозки.

Курсовъ не имѣется и особыя руководства не издаются.

Непосредственное инструктированіе станціонныхъ агентовъ по коммерческой службѣ возложено на контролеровъ станціоннаго счетоводства.

По вопросу 27

см. отвѣтъ на вопросъ 8.

По вопросу 28

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

докладывается, что краткихъ коммерческихъ обзоровъ, на подобіе издаваемыхъ Екатерининской ж. д., не имѣется. Въ 1899 году было произведено полное и подробное экономическое обслѣдованіе всего раіона линіи отъ Москвы до Казани и вѣтвямъ и тогда же было произведено спеціальное обслѣдованіе лѣсного дѣла въ раіонѣ дороги, что весьма важно для освѣдомленія о раіонѣ линіи, такъ какъ- отправленіе лѣсныхъ грузовъ составляетъ 25—28% всего отправленія по дорогѣ (въ 1909 г. изъ общаго отправленія въ 127 милл. пудовъ на долю лѣсныхъ грузовъ пришлось 33 милл. пуд., а въ 1910 г. изъ 140 милл. пудовъ пришлось 39 милл. пуд. лѣса). Вышеупомянутое экономическое обслѣдованіе постепенно дополняется.

Въ 1909 и 1910 г.г. коммерческая часть воспользовалась отвѣтами станцій на запросы Московскаго пораіоннаго комитета по особой программѣ, при чемъ эти отвѣты для удобства пользованія были сведены въ одну вѣдомость, которая не была напечатана.

Начиная съ 1894 года, т. е. въ продолженіе 18 лѣтъ, ведется статистическая выборка работъ каждой станціи по всѣмъ грузамъ, отправленнымъ съ каждой станціи и прибывшимъ на нее, отдѣльно въ мѣстномъ сообщеніи и отдѣльно въ прямомъ, такъ что коммерческая часть въ любое время можетъ дать самую точную картину работы любой станціи за истекшія 18 лѣтъ. Конечные итоги сводятся въ итоги по отдѣльнымъ участкамъ. Эта работа представляется крайне полезной при обсужденіи ходатайствъ объ обращеніи не тарифныхъ станцій въ тарифныя, открытія разъѣздовъ и тупиковъ, такъ что агентъ, выѣзжающій для обслѣдованія этихъ ходатайствъ на мѣстѣ, имѣетъ въ своемъ распоряженіи самый полный статистическій матеріалъ, характеризующій обслѣдуемый раіонъ.

Въ 1910 году было произведено детальное экономическое обслѣдованіе раіона строящейся линіи Люберцы-Арзамасъ; въ 1909, 1910 и 1911 г.г. были произведены обширныя экономическія и коммерческія обслѣдованія, въ виду предположенія постройки новыхъ вѣтвей и линій, долженствующихъ примкнуть къ существующимъ. Эти обслѣдованія коснулись равномѣрно какъ тѣхъ мѣстностей, которыя не входятъ въ раіонъ, тяготѣющій къ существующимъ линіямъ, такъ и непосредственно къ нимъ примыкающихъ.

Раіонъ Моск.-Каз. ж. д. довольно бѣдный и особымъ плодородіемъ не отличается ;тѣмъ не менѣе хлѣбные грузы по отправленію все-таки составляютъ около 20% всего отправленія.

(Въ 1909 г. на 127 милл. пудовъ отправленія количество хлѣбныхъ грузовъ, отправленныхъ съ ея станцій, составляло 25 милл. пудовъ, а въ 1910 г. на 140 милл. пудовъ всего отправленія—хлѣбные грузы дали по отправленію 31 милл. пудовъ).

Поэтому, коммерческая часть ежегодно выясняетъ размѣръ предстоящаго урожая, при чемъ съ цѣлью этого выясненія по всѣмъ станціямъ разсылаются особые бланки трехъ серій.

Бланки серіи А разсылаются въ концѣ апрѣля, и нач. ст., въ свою очередь, разсылаютъ ихъ по наиболѣе крупнымъ экономіямъ, находящимся въ раіонѣ станцій, а одинъ экземпляръ заполняютъ сами. Вопросами этой серіи выясняется, въ какомъ видѣ вышли озимые хлѣба изъ-подъ снѣга (отличномъ, хорошемъ, удовлетворительномъ, плохомъ, очень плохомъ), какія причины обусловили плохой выходъ озимыхъ, въ обычное ли время начались полевыя работы по яровымъ хлѣбамъ, чѣмъ обусловлено запозданіе и благопріятствуетъ ли погода росту хлѣба. Отвѣты на эти вопросы представляются не позднѣе 5 мая.

Такимъ же порядкомъ разсылаются въ началѣ іюня опросные бланки серіи Б, по которымъ выясняется, въ какомъ состояніи находятся всходы по всѣмъ сортамъ хлѣба и что имъ препятствуетъ, а равно въ какомъ состояніи находятся травы и при какихъ условіяхъ протекаетъ сѣнокосъ. Отвѣты на эти вопросы пріурочены ко второй половинѣ іюня.

Наконецъ, въ началѣ августа разсылаются бланки серіи В, содержащіе рядъ вопросовъ о полученномъ урожаѣ, какъ въ качественномъ отношеніи, такъ и въ количественномъ (съ 1 десятины и по сравненію съ предыдущимъ годомъ). Отвѣты обо всемъ этомъ поступаютъ къ концу августа.

Текстъ опросныхъ бланковъ былъ выработанъ послѣ долгаго изученія этого дѣла и въ этой выработкѣ принимали участіе профессора Чупровъ и Вернеръ. Послѣ полученія отвѣтовъ по каждой серіи бланковъ коммерческая часть дѣлаетъ имъ сводку и, оцѣнивая отзывы корреспондентовъ по пятибальной системѣ, дѣлаетъ окончательные выводы какъ для раіона всей дороги, такъ и для отдѣльныхъ участковъ. Заключеніе коммерческой части по каждой серіи опроса докладывается правленію общества, сообщается заинтересованнымъ службамъ управленія и въ Московскій пораіонный комитетъ.

Особое вниманіе коммерческая часть удѣляетъ грузамъ Заволжья, Сибири, Дальняго Востока и Средней Азіи. Этихъ грузовъ въ 1910 г. было до 80 милл. пудовъ при 348 милл. пудовъ всего грузооборота линіи т. е.—23%. Важное значеніе этихъ грузовъ для дороги особенно подчеркивается тѣмъ обстоятельствомъ, что они дѣлаютъ наибольшій пробѣгъ по дорогѣ отъ Батраковъ до Москвы въ 880 верстъ, тогда какъ средній про-

бѣгъ 1 пуда по всей линіи составляетъ въ 1910 году только 345 верстъ.

Для того, чтобы имѣть возможность своевременно получать свѣдѣнія о перевозкахъ изъ-за Батраковъ, въ коммерческую часть доставляются отъ начальника ст. Рязань еженедѣльно копіи передаточныхъ вѣдомостей по грузамъ, прошедшимъ черезъ Рязань въ сообщеніи изъ-за Батраковъ и Симбирска въ Москву и за Москву.

Изъ этихъ вѣдомостей коммерческая часть дѣлаетъ выборки по дорогамъ отправленія (С.-Вяземской, Сам.-Златоустовской, Сибирской, Ташкентской и Средне-Азіатской), по отдѣльнымъ массовымъ грузамъ (хлѣбъ, крупный рогатый скотъ, мясо, масло сливочное, масло коровье, яйца, чай, керосинъ, желѣзо, хлопокъ и прочіе грузы),—для двухъ грузовъ по назначеніямъ: для крупнаго рогатаго скота (С.-Петербургъ и Москва) и для масла сливочнаго (большой скоростью)—Петербургъ, Рига, Виндава, Либава и Москва, и по мѣсяцамъ. Такимъ образомъ, къ 7—10 января коммерческая часть имѣетъ годовые итоги по перечисленнымъ грузамъ въ наиболѣе важныхъ для дороги сообщеніяхъ.

Какъ уже было сказано, въ 1910 году было всего перевезено 348 милл. пуд., изъ которыхъ въ мѣстномъ сообщеніи было 59 милл. пудовъ, т. е. всего 27 тыс. пудовъ на версту дороги, а остальные 289 милл. пудовъ были перевезены въ прямомъ сообщеніи. По даннымъ косой вѣдомости было принято въ Батракахъ 60 милл. пудовъ, а сдано 18 милл., въ Рязани же было принято 88 милл. пудовъ, а сдано 10 милліоновъ. Вся работа этихъ двухъ передаточныхъ пунктовъ составила 176 милл. пудовъ, т. е. свыше 60% всѣхъ перевозокъ прямого сообщенія.

Для детальнаго выясненія всѣхъ грузовъ, передаваемыхъ въ названныхъ пунктахъ, ихъ происхожденія и назначенія ком. часть разрабатываетъ каждый наиболѣе крупный грузъ на особыхъ для каждой передачи бланкахъ. Бланкъ для передачи въ Батракахъ разбитъ горизонтально на 19 графъ для дорогъ, лежащихъ къ востоку отъ Батраковъ (Богословская, Забайкальская, Кит.-Восточная, Пермская—6 участковъ, Сам.-Златоустовская—3 участка, Сибирская—2 участка, Средне-Азіатская—2 участка, Ташкентская—2 участка и Уссурійскъ), а вертикально на 47 рубрикъ для дорогъ, лежащихъ къ западу отъ Батраковъ (Моск.-Каз. — 12 участковъ, ст. Москва всѣхъ остальныхъ дорогъ и прилегающіе къ нимъ съ юга пригородные участки, Рига, Виндава, Либава, Ревель, СПБургъ и Новый Портъ, Волго-Бугульминская, М.-Винд.-Рыбинская—6 участковъ, М.-Нижегородская—5 участковъ, Николаевская—2 участка, Рязано-Владимірская, Сѣверо-Западныя—3 участка, Сѣверныя—8 участковъ и дороги Польскаго раіона).

Бланкъ для передачи въ Рязани разбитъ горизонтально на 26 графъ для дорогъ, лежащихъ къ сѣверу отъ Рязани (ст. Москва своей и чужихъ дорогъ—въ 5 графахъ, Моск.-Каз.—3 участка, М.-Винд.-Рыбинская—3 участка, М.-Нижегородская—2 участка, Петербургъ и Новый Портъ, Ревель, Николаевскъ—2 участка, Пермская и Богословская, Сѣверныя—6 участковъ и Сѣверо-Западныя—2 участка. Къ сему, по мѣрѣ надобности, прибавляется Рига, Виндава и Либава, для сообщеній съ Сызрано-Вяземской ж. д. къ востоку отъ Ряжска), а вертикально на 50 рубрикъ для дорогъ, лежащихъ къ югу отъ Рязани (Армавиръ-Туапсинская, Баскунчакская, Бѣлгородъ-Сумская, Владикавказская—2 участка, Ейская, Екатерининская—3 участка, Забайкальская съ Кит.-Восточной и Уссурійской, Закавказскія, М.-К.-Воронежская—2 участка, М.-Курская, Р.-Уральская — 10 участковъ, Сам.-Златоустовская—3 участка, Сибирская—2 участка, Ср.-Азіатская—въ 2 направленіяхъ, Сызр.-Вяземская—3 участка, Сѣверо-Донецкая—2 участка, Ташкентская—2 участка, Юго-Восточныя—8 участковъ и Южныя—4 участка). По мѣрѣ разработки отдѣльныхъ грузовъ, ведется учетъ ихъ итоговъ и выборка прекращается, какъ только сумма итоговъ подойдетъ къ 100% итога по косой вѣдомости. Опытъ показалъ, что этому удовлетворяютъ разработки до 55 отдѣльныхъ статистическихъ позицій въ прямомъ (грузовомъ) направленіи, регистрирующихъ перевозки сырья для переработки и хлѣба за границу и 175—180 позицій въ обратномъ направленіи, составляющихъ потребительскіе грузы.

По закончаніи разработки отдѣльныхъ грузовъ, они суммируются по каждой клѣткѣ бланка, благодаря чему получается полная картина, изображающая грузовой потокъ, сосредоточивающійся въ одной передачѣ со всѣми достаточно детально обрисованными развѣтвленіями по одну и по другую сторону даннаго передаточнаго пункта.

Разбивка дорогъ на участки приспособлена къ общимъ очертаніямъ экономическихъ раіоновъ, а болѣе детальная—къ различнымъ сочетаніямъ кратчайшихъ направленій.

По вопросу 29

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

докладывается, что Моск.-Каз. ж. д. имѣетъ два зернохранилища въ Москвѣ и Коломнѣ и два элеватора въ Зарайскѣ и Рязани.

Въ Зарайскомъ элеваторѣ минувшей зимой сгорѣло машинное отдѣленіе и, такъ какъ эксплоатація механизмовъ представлялась убыточной, то возобновлять его не предполагается и возбуждено ходатайство объ обращеніи его въ зернохранилище для храненія груза въ тарѣ.

Емкость перечисленныхъ зернохранилищъ и элеваторовъ опредѣлена:
въ Москвѣ—1.300 т. пуд., въ Коломнѣ—120 тыс. пуд., въ Зарайскѣ—130 т. пуд. и въ Рязани—100 тыс. пудовъ.

Всѣми зернохранилищами было переработано (тыс. пуд.):

	Москва	Коломна	Зарайскъ	Рязань	Итого.
1900 г.	5.677	107	164	209	6.157
1901 г.	5.733	81	43	240	6.097
1902 г.	5.157	48	80	182	5.467
1903 г.	5.793	110	158	233	6.294
1904 г.	4.184	130	107	190	4.611
1905 г.	5.189	81	63	337	5.670
1906 г.	4.286	96	104	266	4.752
1907 г.	5.627	189	42	412	6.270
1908 г.	3.172	274	87	222	3.755
1909 г.	3.989	314	111	212	4.626
1910 г.	2.291	230	168	239	2.928
1911 г.	4.406	192	152	203	4.953

Значительное паденіе итога 1910 г. объясняется, главнымъ образомъ, удлиненіемъ по распоряженію Министра Ф. срока храненія съ 9-ти до 11 мѣсяцевъ вслѣдствіе серьезнаго паденія цѣнъ.

О ходѣ ссудной, складочной и комиссіонной операцій доставляются ежемѣсячныя свѣдѣнія въ М. П. С. и Ф. по формамъ и въ сроки, установленные циркулярами управленія ж. д. отъ 11 августа 1900 г. за № 37285 и отъ 23—28 декабря 1900 г. за № 60045.

Кромѣ того, зернохранилища ежемѣсячно представляютъ въ ком. часть вѣдомости о погрузкѣ въ зернохранилища и выгрузкѣ изъ нихъ, на основаніи которыхъ контроль сборовъ перечисляетъ изъ дохода эксплоатаціи въ доходъ зернохранилищъ суммы, вырученныя за нагрузку и выгрузку, произведенныя средствами зернохранилищъ. На 1-е число каждаго мѣсяца Московское агентство, выдающее ссуды и принимающее хлѣбъ на продажу, представляетъ вѣдомость о ходѣ ссудной операціи на особомъ бланкѣ, въ которомъ указывается количество отправокъ, оставшихся отъ предыдущаго мѣсяца, поступившихъ, выкупленныхъ или проданныхъ и оставшихся на слѣдующій мѣсяцъ, съ подраздѣленіемъ ихъ на ссуды агентства, станцій Моск.-Каз. ж. д., чужихъ дорогъ и безъ ссудъ. Въ той же вѣдомости перечисляются сборы, взысканные въ пользу агентства, а также не составляющіе его дохода.

Всѣ свѣдѣнія показываются какъ за отчетный мѣсяцъ, такъ за все время съ 1 января.

Болѣе детальныя свѣдѣнія о ссудахъ по каждой отдѣльной накладной сообщаются еженедѣльно.

Для выдачи ссудъ станціями установленъ такой порядокъ, что станція запрашиваетъ по телеграфу коммерческую часть о разрѣшеніи выдать ссуду съ указаніемъ рода хлѣба, его качества, вѣса и размѣра просимой ссуды. Съ заключеніемъ коммерческой части депеши станцій представляются на усмотрѣніе правленія.

Выданнымъ ссудамъ коммерческая часть ведетъ учетъ въ особой книгѣ, гдѣ записывается число и № входящей депеши, наименованіе и натура хлѣба, сколько выдано, сколько можно выдать, количество вагоновъ и пудовъ, разница между выданной ссудой и допустимымъ размѣромъ, мѣсто назначенія груза и № накладной.

Для оповѣщенія станціи о размѣрахъ могущихъ быть выданныхъ ссудъ періодически разсылаются бюллетени Московскаго коммерческаго агентства, составляемые по мѣрѣ обнаруженія болѣе или менѣе значительныхъ колебаній въ цѣнахъ.

Городскія станціи устроены въ Москвѣ, Казани и Нижнемъ-Новгородѣ. Ими каждые 10 дней представляются свѣдѣнія о количествѣ отправокъ и общемъ ихъ вѣсѣ, съ указаніемъ скоростей, отдѣльно по отправленію и прибытію, по внутреннему и по прямому сообщеніямъ, за отчетные 10 дней и за все время съ 1 января и за то же время въ два предшествовавшіе годы. Въ этой же вѣдомости показываются подробно сборы, взысканные станціей въ продолженіе 10 дней, ея расходы, состояніе подотчетныхъ суммъ и свѣдѣнія о наличности грузовъ (оставалось, прибыло, выдано и остается).

Эти свѣдѣнія каждой станціей пополняются:

1) Московской — указаніемъ перевозокъ, отправленныхъ и прибывшихъ по чужимъ дорогамъ въ Москву и прослѣдовавшимъ черезъ Рязань;

2) Нижегородской—перечисленіемъ грузовъ, переданныхъ въ Нижнемъ-Новгородѣ транзитомъ, съ указаніемъ доходовъ и расходовъ по этой операціи;

3) Казанской—данными о приходѣ и расходѣ матеріаловъ для устройства приспособленій къ вагонамъ.

Правила отчетности холоднаго пакгауза приноровлены къ тѣмъ, которыя установлены для городскихъ станцій и коммерческаго агентства.

По вопросу 30

30. Считается ли полезнымъ производство самими управленіями дорогъ, или подчинен-

сообщается, что Моск.-Каз. ж. д. не имѣетъ около своихъ станцій таможенныхъ учрежденій. Вспомогательныя предпріятія (городскія станціи, агентства и зернохранилища) правленіе разсматриваетъ не какъ источникъ непосредственнаго до-

ными имъ органами, операцій: ссудной, складочной и комиссіонной и по исполненію таможенныхъ обязанностей при посредствѣ желѣзнодорожныхъ агентовъ?

хода для общества дороги, а какъ предпріятіе, долженствующее служить интересамъ мѣстнаго населенія и обслуживаемаго дорогой раіона. Эти предпріятія порой приносили об-ву даже убытокъ, и лишь за послѣдніе годы не наблюдается по нимъ дефицита. Эти предпріятія приносятъ косвенный доходъ дорогѣ, способствуя развитію перевозокъ по линіи общества.

По вопросу 31

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

сообщается, что ссуды выдаются изъ эксплоатаціонныхъ средствъ.

Вопросъ 32

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

частныхъ ж. д. не касается, такъ какъ погашеніе строительной и первоначальной стоимости производится изъ ежегоднаго чистаго дохода дороги.

По вопросу 33

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

Хотя опытъ сліянія коммерческихъ отдѣловъ на линіи со сл. дв. на нѣкоторыхъ частныхъ дорогахъ вызываетъ одобреніе, тѣмъ не менѣе, по мнѣнію В. А. Германовича, целѣсообразность такого сліянія на всѣхъ рѣшительно дорогахъ, казенныхъ и частныхъ, имѣющихъ правленіе вдали отъ линіи или же на мѣстѣ, еще не представляется достаточно изученной. Тѣ частныя ж. д., которыя организовали на мѣстѣ службу эксплоатаціи, одновременно вы-

нуждены были преобразовать имѣвшіеся при правленіяхъ техническіе отдѣлы въ отдѣлы техническо-эксплоатаціонные, оставляя въ неприкосновенности существовавшіе при правленіяхъ коммерческіе отдѣлы (части).

Тотъ органъ, который на всѣхъ дорогахъ носитъ одно и то же наименованіе: „коммерческій отдѣлъ (служба или часть)", представляется на разныхъ дорогахъ совершенно различнымъ по своему значенію и по широтѣ круга возложенныхъ на него обязанностей.

На казенныхъ дорогахъ коммерческіе отдѣлы не имѣютъ функцій общаго характера по установленію тарифовъ и выработки условій перевозки, такъ какъ эти функціи въ отношеніи всѣхъ казенныхъ дорогъ присвоены центральному вѣдомству,— эксплоатаціонному отдѣлу У. ж. д.

Такимъ образомъ, работа коммерческихъ службъ на казенныхъ ж. д. въ отношеніи установленія тарифовъ и правилъ перевозки сводится къ разработкѣ справочнаго матеріала для надобности центральнаго вѣдомства.

Главную массу работы коммерческой службы на казенной дорогѣ составляетъ завѣдываніе претензіоннымъ дѣломъ (по недостачѣ, порчѣ и утратѣ грузовъ), а затѣмъ полное инструктированіе станцій въ коммерческомъ отношеніи, заключеніе договоровъ на отдачу въ аренду участковъ земли, приписку вагоновъ къ парку дороги и т. п. и завѣдываніе вспомогательными предпріятіями. По всѣмъ этимъ вопросамъ дорога сносится съ центральными вѣдомствами, частными лицами и другими дорогами черезъ ком. сл.

На тѣхъ частныхъ ж. д., которыя теперь организовали сл. эксплоатаціи, ком. отд. на линіи до этой организаціи вѣдали претензіоннымъ дѣломъ, инструктированіемъ станцій въ маловажныхъ вопросахъ и наблюденіемъ (но не завѣдываніемъ) за вспомогательными операціями. Разработкой тарифовъ и правилъ перевозки, хотя бы въ видѣ справочнаго матеріала для коммерческой части при правленіи, ком. отд. этихъ дорогъ на линіи никогда не занимались, а сношенія производили самостоятельно только съ другими дорогами (по вопросамъ претензіоннаго дѣла) и съ частными лицами; сношенія съ центральными правительственными учрежденіями оставались на обязанности комм. части при правленіи.

Коммерческія части при правленіи этихъ частныхъ дорогъ имѣли общее наблюденіе за ходомъ дѣла въ коммерческихъ отдѣлахъ на линіи и инструктировали черезъ нихъ станціи въ наиболѣе важныхъ случаяхъ.

Въ нихъ сосредоточивалось завѣдываніе вспомогательными предпріятіями и онѣ являлись органомъ, черезъ который правленія дорогъ принимали участіе на съѣздахъ и въ различныхъ комиссіяхъ при правительственныхъ учрежденіяхъ по выработкѣ

тарифовъ, условій перевозки и разрѣшенія споровъ между дорогами, вытекающими изъ перевозки грузовъ.

Изъ этого видно, что комм. сл. на казенной дорогѣ имѣетъ гораздо меньшее значеніе, чѣмъ коммерческая часть на частной дорогѣ во всемъ ея объемѣ, при правленіи и на линіи, но въ то же время комм. сл. на казенной дорогѣ обременена гораздо больше работой, чѣмъ коммерческій отдѣлъ на линіи частной дороги.

Этотъ послѣдній по объему возлагавшихся на него обязанностей былъ такъ не великъ, что самостоятельное его существованіе не представлялось цѣлесообразнымъ, но нѣтъ никакого сомнѣнія въ томъ, что если бы какая-либо частная дорога изъ числа тѣхъ, которыя организовали у себя сл. экспл., перевела свое правленіе на линію, то мѣстный коммерческій отдѣлъ былъ бы присоединенъ не къ сл. дв., являющейся органомъ управленія дороги, не имѣющаго права непосредственнаго сношенія съ центральными учрежденіями, а къ коммерческой части при правленіи.

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?

сообщается, что въ подлежащихъ случаяхъ, когда проектируемое измѣненіе въ тарифахъ или условіяхъ перевозки вызываетъ сомнѣніе въ его цѣлесообразности, коммерческая часть запрашиваетъ заключеніе заинтересованныхъ лицъ, преимущественно, биржевые комитеты, съ которыми она, вообще, поддерживаетъ тѣсныя сношенія.

По вопросу 35

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

В. А. Германовичъ докладываетъ слѣдующее:

Тарифъ долженъ быть выгоднымъ для ж. д.; а выгоденъ онъ бываетъ только тогда, когда онъ достаточно исчерпываетъ платежную способность товара, отнюдь не стѣсняя естественнаго роста перевозокъ, являющагося основнымъ элементомъ желѣзнодорожнаго предпріятія. Всякое стремленіе къ простотѣ въ системѣ взиманія провозныхъ платъ, сводящееся къ унификаціи тарифовъ, гибельно отзывается и на ж. д., и на ихъ кліентахъ—про-

излишнею детальностью и объемомъ?

мышленности и торговли. Если низкій тарифъ для продукта какой-либо отрасли народнаго труда необходимъ для даннаго ограниченнаго раіона, то, распространенный на всю Европейскую и Азіатскую Россію, онъ влечетъ для ж. д. ничѣмъ не оправдываемый недоборъ дохода. Равнымъ образомъ, если высокій тарифъ, вполнѣ подходящій для даннаго раіона, распространяется на всю Россію, то отъ этого терпятъ, прежде всего, ж. д., такъ какъ подъ вліяніемъ высокаго тарифа перевозки того груза, для котораго онъ установленъ, или не развиваются, или прекращаются вовсе.

Жалобы на сложность существующихъ тарифовъ были справедливы въ то время, когда дороги, самостоятельно распоряжаясь тарифами, довели ихъ до хаотическаго состоянія. Въ настоящее время, съ изданіемъ закона 8 марта 1889 года, тарифы приведены въ систему и изданіе ихъ обусловлено строгимъ порядкомъ.

Значительнымъ облегченіемъ для лицъ, пользующихся желѣзнодорожными тарифными изданіями, явилось бы сокращеніе числа классныхъ и дифференціальныхъ тарифовъ, а равно упрощеніе товарной номенклатуры и классификаціи и нѣкоторыя измѣненія существующей формы тарифовъ (алфавитная система). Опасенія сложности тарифовъ и трудности ихъ изученія кажутся въ большинствѣ случаевъ преувеличенными.

Для кліентовъ дороги нѣтъ надобности въ изученіи непремѣнно всего тарифа, и хлѣботорговца, наприм., никогда не заинтересуютъ тарифы на соль, хлопокъ или руду.

Одинаково нѣтъ смысла требовать отъ станціоннаго агента дороги центральнаго раіона знанія мѣстныхъ тарифовъ дороги окраинной.

Желаніе добиться простоты въ тарифахъ, въ сущности, не заслуживаетъ безповоротнаго осужденія, но только крайне необходимо, чтобы не простота тарифовъ служила краеугольнымъ камнемъ въ тарифной системѣ, а выгодность ихъ для желѣзныхъ дорогъ и соотвѣтствіе ихъ нуждамъ и потребностямъ населенія, торговли и промышленности.

Коммерческая статистика совершенно не приспособлена къ тарифному дѣлу, а стремленіе упростить ее привело къ тому, что для наблюденія фазисовъ развитія различныхъ отраслей промышленности и торговли многія необходимыя данныя опыта 50-лѣтняго существованія сѣти погибли безслѣдно.

Изъ коммерческой статистики нельзя узнать, какими партіями перевозился грузъ: повагонными или попудными; перевозился ли онъ въ навалку или въ укупоркѣ, на открытомъ ли подвижномъ составѣ или же въ крытомъ вагонѣ и въ какое время года (послѣднее весьма важно для опредѣленія навигаціонныхъ перевозокъ). Дороги по даннымъ сводной (косой) вѣдомости знаютъ, какое количество пудовъ отправлено съ данной станціи или прибыло на нее, но какого именно груза и сколько,—имъ неиз-

вѣстно (кромѣ Моск.-Каз. ж. д.). Это происходитъ по той причинѣ, что хотя статистика учитываетъ каждый пудъ каждой перевозкой, но отчетныя данныя составляются и печатаются только по главнѣйшимъ, по особой номенклатурѣ (кромѣ Моск.-Каз., которая печатаетъ свой статистическій отчетъ полностью), вслѣдствіе чего расшифровать голую цифру косой вѣдомости нѣтъ рѣшительно никакой возможности. Въ виду того, что вопросъ о томъ, сколько %% всѣхъ перевозимыхъ грузовъ учитывается печатными статистическими отчетами, никогда и нигдѣ не обсуждался, а потому здѣсь не безынтересно привести слѣдующую справку.

Моск.-Каз. ж. д., какъ уже сказано, подробно печатаетъ весь статистическій отчетъ по правиламъ 1-й категоріи (по отправленію, прибытію и транзиту), благодаря чему удалось организовать детальное выясненіе работы передаточныхъ пунктовъ, Батраки и Рязань (см. вопросъ 28). Изъ разработанныхъ вѣдомостей по передачѣ въ Батракахъ для подсчетовъ по проектированнымъ линіямъ потребовалось сдѣлать нѣкоторыя выборки въ интересующихъ направленіяхъ, которыя дали слѣдующія цифры (тыс. пудовъ):

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
прямое направленіе (принято въ Батракахъ)	20.624	50.221	52.964
обратное направленіе (сдано въ Батракахъ)	4.585	4.927	6.496

Если ту же самую работу произвести по сокращеннымъ отчетамъ отправленія и прибытія дорогъ С.-Златоустовской, Пермской, Сибирской, Ташкентской и Ср.-Азіатской, то требуемыя данныя предстали бы въ слѣдующемъ видѣ:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
прямое направленіе	20.266	48.344	51.410
обратное направленіе	1.873	1.999	2.855

Изъ этого видно, что отчеты по отправленію даютъ достаточно статистическаго матеріала, разрабатывая отъ 96 до 98% всѣхъ перевозокъ, но отчеты прибытія совершенно не отвѣчаютъ своему назначенію, такъ какъ по нимъ можно прослѣдить лишь 41—55% всей перевозки.

Между тѣмъ, статистика прибытія не менѣе важна, чѣмъ статистика отправленія, и, если весьма важными являются свѣдѣнія о производительныхъ силахъ раіона, даваемыя отчетами отправленія, то не менѣе серьезными представляются вопросы о его потребительной емкости, будь то предметы первой необхо-

димости или сырье для переработки, но на эти вопросы существующая статистика прибытія отвѣтовъ почти не даетъ.

Изъ этого слѣдуетъ тотъ выводъ, что статистическіе отчеты должны печататься полностью по всѣмъ тремъ родамъ перевозокъ: отправленіе, прибытіе и транзитъ, при чемъ для облегченія, безъ особеннаго ущерба для дѣла, въ прибытіи могутъ помѣщаться только перевозки прямого сообщенія.

Изданіе сводной статистики департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ должно производить по прежнему. Оно крайне необходимо для такихъ работъ, когда приходится анализировать перевозки какого-либо одного груза за длинный рядъ прошедшихъ годовъ. Нѣкоторое опозданіе выхода ея существенно дѣлу не мѣшаетъ, такъ какъ перевозки за послѣдній годъ или два легко дополнить по отчетамъ дорогъ.

Весьма серьезнымъ подспорьемъ для статистическихъ работъ, особенно для центральныхъ учрежденій и при разработкѣ вопросовъ о сооруженіи новыхъ линій, было бы составленіе пораіонной статистики, на подобіе того, какъ Моск.-Каз. ж. д. разрабатываетъ перевозки грузовъ прямого сообщенія, передаваемыя въ Батракахъ и Рязани, и если первоначальная разработка сырого матеріала и его печатаніе можетъ оставаться въ службахъ и контроляхъ сборовъ, то составленіе пораіонной статистики должно, непремѣнно, сосредоточить въ коммерческой части (службѣ или отдѣлѣ).

По вопросу 36

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

указывается, что въ той редакціи, какъ онъ формулированъ, вопросъ этотъ касается только казенныхъ жел. дорогъ. Для частныхъ ж. д. этотъ вопросъ имѣетъ тотъ смыслъ, что считаютъ ли цѣлесообразнымъ частныя ж. д. передачу тарифнаго дѣла изъ М. Ф. въ М. П. С.

Въ настоящее время казенныя ж. д. самостоятельно не входятъ съ представленіемъ ни въ одно тарифное учрежденіе, начиная съ низшей инстанціи—общаго тарифнаго съѣзда, а обращаются съ этимъ въ М. П. С. (Эксплоатаціонный Отдѣлъ У. ж. д.).

Такимъ образомъ, М. П. С. въ тарифномъ дѣлѣ является по отношенію къ казеннымъ дорогамъ инстанціей такого же значенія, какъ и правленіе частной ж. д., и въ какой степени правленіе частной дороги, участвуя въ созданіи тарифовъ, защищаетъ интересы своей дороги, въ такой же степени и М. П. С. призвано отстаивать въ этомъ дѣлѣ интересы дорогъ казенныхъ.

Интересы дорогъ казенныхъ и частныхъ нерѣдко сталкиваются, а такъ какъ никто не можетъ быть судьей въ своемъ

дѣлѣ, то въ огражденіе интересовъ частной желѣзнодорожной сѣти передача всего тарифнаго дѣла въ сферу компетенціи М. С. П. представляется не допустимой.

В. По матеріальной службѣ.

По вопросу 37

докладывается слѣдующее:

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

Согласно матеріальному отчету Моск.-Каз. ж. д., размѣръ матеріальныхъ оборотовъ 1911 г. выражается такими цифрами:

	Наличный остатокъ: на 1 января 1911 года.	Въ теченіе 1911 года поступило.	ИТОГО.	Въ теченіе 1911 года израсходовано (или продано).	Наличный остатокъ. на 1 января 1912 года.	
					На сумму.	Въ % отъ общаго расхода тѣхъ же матер. въ отчетн. году.
Общій размѣръ матеріальныхъ оборотовъ.	8.012.944	8.368.558	16.381.502	9.395.579	6.985.524	74,34
I. Матеріалы и издѣлія, годные къ употребленію	7.840.171	8.126.686	5 966.857	9.090.971	6.875.887	75,63
II. Старое и невыгодное имущество [1]	172.773	241.872	414.645	305.008	109.637	35,95
А именно:						
Рельсы	59.172,05	63.314,24	122.486,29	95.616,95	26.869,34	28,10
Шпалы	14.221,84	32.512,37	46.734,21	34.304,72	12.429,49	36,23
Бандажи	11.161,80	17.265,49	28.427,29	19.296,34	9.130,95	47,31
Оси	2.273,85	3.797,66	6.071,51	2.377,99	3.693,52	155,32
Разный метал. ломъ . .	82.598,35	116.994,84	199.593,19	145.387,60	54.205.59	37,28
Прочіе предметы . .	3.344,96	7.987,65	11.332,61	8 021,70	3.307,91	41,22

[1]) 1908 г. . . . . 232.852 руб.
1909 „ . . . . . 143.901 „
1910 „ . . . . . 225.967 „

Оборотный капиталъ Моск.-Каз. ж. д. на 1 января 1912 г. насчитывался въ суммѣ 5.265.000 р.

Означенный оборотный капиталъ былъ образованъ слѣдующимъ образомъ.

По § 26. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 11 іюня 1891 г. дополненія къ уставу общества, сумма оборотнаго капитала дороги опредѣляется по соглашенію Министровъ П. С. и Ф. съ обществомъ дороги.

На семъ основаніи первоначально сумма оборотнаго капитала была опредѣлена въ размѣрѣ 3.000.000 р., считая по 1.500 р. съ версты.

Затѣмъ, на основаніи ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 15 марта 1903 г. Положенія Соединеннаго Присутствія, размѣръ оборотнаго капитала былъ увеличенъ на 1.000.000 р., т.-е. до 2.000 р. съ версты.

Послѣ этого, на основаніи ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 17 іюля 1908 г. Положенія Второго Департамента Государственнаго Совѣта, оборотный капиталъ дороги былъ увеличенъ еще на 1.265.000 р., т.-е. до 2.500 р. на версту дороги.

По вопросу 38

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

нач. мат. сл. докладываетъ, что количество матеріаловъ, подлежащихъ пріобрѣтенію, опредѣляется по дѣйствительному расходу за предыдущіе три года и наличности въ складахъ, если не предвидится особыхъ обстоятельствъ, могущихъ повліять на увеличеніе или уменьшеніе количества матеріаловъ.

По вопросу 39

39. Какимъ способомъ заготовляются разные матеріалы и предметы? Практикуется ли хозяйственный спо-

Годовые заказы выдаются лишь на матеріалы съ значительнымъ годовымъ расходомъ и цѣны которыхъ наиболѣе устойчивы. Единичные заказы выдаются на всѣ матеріалы: а) съ малымъ годовымъ расходомъ, б) цѣны коихъ подвержены частымъ и рѣзкимъ колебаніямъ и в) на матеріалы, въ области примѣненія ко-

собъ или договоры на поставку извѣстныхъ предметовъ по особымъ ордерамъ?

торыхъ происходятъ частыя перемѣны, въ зависимости отъ новыхъ изобрѣтеній и усовершенствованій.

Заказы выдаются по цѣнамъ, устанавливаемымъ конкуренціями черезъ разсылку запросныхъ листовъ извѣстнымъ дорогѣ фирмамъ.

По вопросу 40

40. Какими правилами или соображеніями опредѣляются наименьшія количества матеріаловъ, подлежащихъ храненію въ складахъ и по достиженіи какихъ размѣровъ запасовъ производятся новыя заготовки? Сколько разъ въ годъ производится закупка и какъ разрѣшаются вопросы о закупкѣ? Не затягиваются ли эти разрѣшенія?

сообщается, что наименьшее количество матеріаловъ въ складахъ устанавливается службами-потребительницами нормой трехмѣсячнаго запаса на основаніи средняго расхода за послѣдніе три года. Количество пополняемыхъ запасовъ опредѣляется въ особыхъ еженедѣльныхъ совѣщаніяхъ по покупкамъ изъ представителей всѣхъ службъ при хозяйственномъ отдѣлѣ правленія. Ко дню засѣданія мат. сл. представляетъ вѣдомость матеріаловъ и предметовъ, подлежащихъ заказу, съ указаніемъ годового расхода за предыдущій годъ и наличія на данное число въ магазинахъ и складахъ разсматриваемыхъ матеріаловъ.

По вопросамъ 41 и 42

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

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

выясняется, что въ совѣщаніи по покупкамъ службы-потребительницы принимаютъ самое дѣятельное участіе въ дѣлѣ рѣшенія вопроса о пополненіи запасовъ магазина и выработкѣ техническихъ условій поставокъ.

По вопросу 43

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

докладывается, что службами-потребительницами предъявляются въ совѣщаніи по покупкамъ образцы матеріаловъ и предметовъ на утвержденіе для вызова конкуренціи или выбираются въ совѣщаніи по покупкамъ подходящіе образцы изъ представленныхъ поставщиками на конкуренцію. Образцы по утвержденіи ихъ совѣщаніемъ пломбируются и поступаютъ въ центральный магазинъ для руководства при пріемкахъ матеріаловъ.

По вопросу 44

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

докладывается, что пріемка матеріаловъ, поступающихъ отъ поставщиковъ въ центральный магазинъ, производится еженедѣльно пріемочной комиссіей, состоящей изъ представителей всѣхъ службъ подъ предсѣдательствомъ инженера при управляющемъ дорогою. Всѣ постановленія пріемочной комиссіи о годности или негодности матеріаловъ и предметовъ заносятся въ протоколъ, который скрѣпляется подписями всѣхъ членовъ комиссіи.

Комиссіи для освидѣтельствованія заготовокъ на линіи лѣсныхъ матеріаловъ, дровъ, нефти, керосина состоятъ изъ участковаго ревизора мат. сл., изъ мѣстныхъ агентовъ службъ-потребительницъ и агента отъ хозяйственнаго отдѣла правленія. Что касается пріемки угля (каменнаго, брикета, антрацита, кокса), то таковая производится непосредственно агентами сл. т.

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

сообщается слѣдующее:

А) Вышедшіе изъ употребленія матеріалы исключаются изъ нормы запаса складовъ и пересылаются въ главный складъ, гдѣ особая комиссія изъ представителей службъ дѣлаетъ то или другое заключеніе о дальнѣйшей ихъ утилизаціи, т. е. оставляетъ ли ихъ въ запасѣ по той или другой цѣнѣ для потребности дороги, или же, если они совершенно непригодны для нуждъ эксплоатаціи, назначаетъ въ продажу.

матеріала имѣется на дорогѣ? Какимъ наивыгоднѣйшимъ способомъ можетъ быть произведена ликвидація ненужныхъ запасовъ и матеріаловъ?

СПРАВКА

объ остаткѣ негодныхъ матеріаловъ, значащихся въ складахъ матеріальной службы по цѣнамъ лома на 25-е мая 1912 г.

Рельсы старые негодные . . .	8026	пуд.	05	ф.	на	4811	р.	44 к.
Обрубки рельсовые негодные .	7305	„	24	„	„	4372	„	69 „
Ломъ желѣза литого	46829	„	29	„	„	21073	„	38 „
Ломъ желѣза кровельнаго . . .	3785	„	16	„	„	946	„	35 „
Ломъ жести	264	„	34	„	„	26	„	49 „
Ломъ бабита (композиціи) . . .	84	„	28	„	„	254	„	10 „
Ломъ мѣди желтой	917	„	03	„	„	5127	„	00 „
Ломъ мѣди красной	980	„	13	„	„	7842	„	63 „
Ломъ свинца	25	„	10	„	„	25	„	25 „
Ломъ стали инструментальной	176	„	22	„	„	79	„	45 „
Ломъ цинка	42	„	12	„	„	84	„	60 „
Ломъ чугуна негорѣлаго . . .	23126	„	30	„	„	9250	„	70 „
Ломъ чугуна горѣлаго	3597	„	06	„	„	647	„	49 „
Бумага старая	1448	„	01	„	„	724	„	01 „
Веревка и канатъ негодные . .	80	„	08	„	„	40	„	10 „
Гуттаперча и резиновыя издѣлія стар.	162	„	04	„	„	48	„	63 „
Кожа и кожан. издѣлія стар. .	18	„	01	„	„	36	„	06 „
Рукава пеньков. стар. негодн. .	23	„	02	„	„	34	„	59 „
Стружка желѣзная и стальная .	16433	„	00	„	„	2464	„	95 „
Часы карманные негодные . .	46	штукъ			„	23	„	00 „
Часы будочные стѣнн. негодн. .	62	„			„	6	„	20 „
Всего на сумму . .						57919	р.	11 к.

Б) Негодные матеріалы продаются на сторону, частью же расходуются службами для своихъ надобностей.

По вопросу 46

докладывается слѣдующее:

46. Какія мѣры принимаются въ случаяхъ, если, по высокой стоимости запасовъ или предметовъ, службы-потребительницы избѣгаютъ пользоваться

А) Матеріалы, потерявшіе первоначальную цѣнность, переоцѣниваются комиссіей въ порядкѣ, указанномъ въ предыдущемъ отвѣтѣ.

Б) Справка о матеріалахъ, вышедшихъ изъ употребленія:

На 1 января 1911 г. числилось по книгамъ неходовыхъ матеріаловъ въ Ц. магазинѣ и складахъ на линіи всего на сумму 597.605 р. 04 к.

ими? Въ какой мѣрѣ вслѣдствіе сего загромождены магазины и склады матеріальной службы дороги храненіемъ ненужныхъ предметовъ и запасовъ?

Въ теченіе 1911 и 1912 г.г. переоцѣнено матеріаловъ всего на 203.061 р. 11 к.

Исходя изъ суммы 597.605 р. 04 к., остатокъ неходовыхъ матеріаловъ на май мѣсяцъ 1912 г.—394.543 р. 93 к.

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.)?

выясняется, что матеріалы, потерявшіе по той или другой причинѣ первоначальную цѣнность, переводятся въ соотвѣтствующій сортъ съ пониженіемъ стоимости, соотвѣтственно дѣйствительному ихъ качеству, опредѣляемому особой комиссіей. Получаемая отъ такой переоцѣнки убыль списывается на счетъ прибыли и убытка эксплоатаціонной смѣты.

По вопросу 48

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

докладывается, что по роду матеріаловъ склады раздѣляются на матеріальные, лѣсные и склады топлива.

Матеріальные склады раздѣляются на главные и линейные. Главный матеріальный складъ, находящійся въ Москвѣ, удовлетворяетъ мѣстныхъ потребителей и снабжаетъ запасами линейные склады. Назначеніе линейныхъ складовъ—удовлетворять лишь нужды мѣстныхъ потребителей. Предметы обмундированія, бланки и канцелярскія принадлежности хранятся въ запасѣ лишь главнаго склада въ Москвѣ.

Назначеніе главнаго лѣсного склада въ Алатырѣ тождественно съ главнымъ матеріальнымъ складомъ въ Москвѣ.

Каждый матеріальный складъ заключаетъ въ себѣ запасы разныхъ матеріаловъ, потребныхъ для всѣхъ мѣстныхъ службъ.

Вся дорога обслуживается м. сл. двумя магазинами, находящимися на ст.ст. Москва и Перово и 22 линейными матеріальными складами, находящимися на ст.ст. Николаевка, Сортировочная-Москва, Голутвинъ, Рязань, Сасово, Земетчино, Торбѣево, Арапово, Рузаевка, Пенза, Инза, Симбирскъ, Базарная, Сызрань, Батраки, Тимирязево, Лукояновъ, Нижній-Новгородъ, Алатырь, Свіяжскъ, Казань и Орѣхово.

Имѣющіеся два магазина въ Москвѣ и Перовѣ находятся въ вѣдѣніи смотрителей магазиновъ, въ распоряженіи которыхъ состоятъ помощники ихъ и конторщики фактуровщики, а пріемка, храненіе и отпускъ матеріаловъ поручены артельщикамъ биржевой артели, съ которой правленіе заключаетъ договоръ на три года; линейные матеріальные склады находятся въ вѣдѣніи завѣдывающихъ складами, въ распоряженіи которыхъ имѣются помощники и раздатчики матеріаловъ, за исключеніемъ матеріальнаго склада ст. Рязань, каковой обслуживается, какъ и магазины, артельщиками, которые находятся подъ вѣдѣніемъ завѣдывающаго складомъ.

На всѣхъ вышеуказанныхъ станціяхъ въ вѣдѣніи смотрителей магазиновъ и завѣдывающихъ складами, помимо магазиновъ и матеріальныхъ складовъ, находятся и склады топлива, за исключеніемъ ст.ст. Москва и Алатырь, гдѣ имѣются на складахъ топлива самостоятельные завѣдывающіе складами топлива. Для складовъ топлива у смотрителей магазиновъ и завѣдывающихъ имѣются въ распоряженіи счетчики топлива и десятники. На станціяхъ, гдѣ не имѣется матеріальныхъ складовъ, а, между тѣмъ, производится подача топлива на паровозы, склады топлива находятся въ вѣдѣніи счетчиковъ топлива; на всѣхъ же остальныхъ станціяхъ и разъѣздахъ, гдѣ имѣются запасы дровъ, самостоятельныхъ агентовъ мат. сл. не имѣется, а склады топлива находятся въ вѣдѣніи нач. ст. или смотрителей разъѣздовъ, которые за завѣдываніе складами особаго вознагражденія не получаютъ, если не считать установленной на дорогѣ преміи за прикладъ дровъ сверхъ нормальнаго 6% приклада, при чемъ указанная премія выдается въ размѣрѣ не болѣе двухмѣсячнаго оклада содержанія. Наконецъ, склады на пунктахъ пріемки, находящіеся какъ на станціяхъ, такъ на разъѣздахъ и перегонахъ, состоятъ въ вѣдѣніи участковыхъ ревизоровъ мат. сл., для наблюденія за каковыми въ ихъ распоряженіи имѣются надсмотрщики дровъ. Что же касается лѣсного матеріала, то таковой находится на ст. Алатырь въ вѣдѣніи смотрителя лѣсного склада.

Въ административномъ отношеніи для ревизіи магазиновъ, складовъ топлива и матеріальныхъ вся линія раздѣлена на четыре ревизорскихъ участка, а именно: 1-й участокъ, протяженіемъ 420 вер. отъ Москвы до Шилова, съ вѣтвями на Николаевку, Симоново, Егорьевскъ, Зарайскъ и Озеры и Орѣховскій путь; 2-й участокъ, протяженіемъ 384 вер. отъ Шилова до Рузаевки включительно, съ вѣтвью на Земетчино; 3-й участокъ, протяженіемъ 657 вер., отъ Архангельско-Голицынскаго раз. до Казани съ вѣтвью на Нижній и 4-й участокъ, протяженіемъ 584 вер., отъ Голицынскаго тупика до Батраковъ съ вѣтвями на Пензу и Симбирскъ.

Для обслуживанія магазиновъ, складовъ топлива и матеріальныхъ имѣется слѣдующій штатъ служащихъ съ окладами:

смотрители магазиновъ	2—	1200/2100	руб.
помощники ихъ.	4—	600/ 900	„
артельщики	22—	660	„
конторщикъ отъ артели	1—	300	„
счетоводы и конторщики	16—	420/ 720	„
е., завѣдывающіе складами топлива	3—	480/ 780	„
помощники ихъ	1—	420	„
завѣдывающіе складами топлива и матеріальными	19—	480/ 900	„
помощники ихъ	6—	384/ 660	„
смотрители матеріальныхъ скл. .	3—	516/ 840	„
помощники ихъ	4—	420/ 624	„
раздатчики матеріаловъ	11—	420/ 552	„
смотритель лѣсного склада. . . .	1—	600	„
помощникъ его	1—	420	„
десятники лѣсного склада	1—	360	„
десятники складовъ топлива . .	5—	360	„
надсмотрщики складовъ топлива	9—	300/ 360	„
счетчики топлива	64—	300/ 420	„
сторожа отъ артели	11—	300	„
разсыльные при смотрителяхъ . . магазиновъ	2--	216/ 276	„
сторожа магазиновъ, складовъ топлива и матеріальныхъ . . .	77—	144/ 420	„
рабочіе при матеріальныхъ складахъ и по наливу нефти въ цистерны	5—	180	„
дровоклады	222—	144/ 180	„

По вопросу 49

докладывается слѣдующее:

1. Для охраны цѣлости матеріаловъ въ складахъ имѣются сторожа и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ стражники.

2. Отвѣтственность за цѣлость матеріаловъ въ складахъ возлагается на смотрителей складовъ и артельщиковъ (въ главномъ Московскомъ магазинѣ, въ Перово и въ Рязани).

Фактическое наблюденіе за состояніемъ складовъ, за правильнымъ храненіемъ и отпускомъ матеріаловъ, провѣрка наличности запаса и соотвѣтствія его съ нормой производятся 4-мя ревизорами мат. сл.

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.

сообщается, что провѣрка наличности запасовъ въ складахъ производится ревизорами м. сл. въ полномъ объемѣ или частью, отъ одного до нѣсколькихъ разъ въ продолженіе года, смотря по состоянію дѣлъ того или другого склада, при чемъ о каждой провѣркѣ составляется установленный актъ, который съ заключеніемъ ревизора представляется нач. мат. сл.

Провѣрка дровъ на всѣхъ складахъ производится два раза въ годъ участковыми ревизорами мат. сл., а именно на 1-е апрѣля и 1-е октября, о чемъ за ихъ подписями и лицъ, въ вѣдѣніи которыхъ находятся дровяные склады, составляются подробныя штабельныя вѣдомости, представляемыя нач. м. сл. и провѣряемыя въ отдѣлѣ топлива.

Провѣрка наличности нефти производится каждое первое число мѣстными нач. депо и завѣдывающими складами топлива, о чемъ и составляются установленные акты за ихъ подписями, которые и высылаются нач. мат. сл.

Случаевъ самовозгоранія каменнаго угля не было; штабели угля выкладываются высотою въ 1,75 арш.

По вопросу 51

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

сообщается, что для достиженія возможнаго удешевленія покупаемыхъ предметовъ примѣняется вызовъ конкуренціи. При заказѣ матеріаловъ и предметовъ принимается во вниманіе стоимость провоза какъ по чужимъ, такъ и по своей дорогамъ. Къ стоимости матеріаловъ прибавляется провозъ по чужимъ дорогамъ и своей, если приходится производить перевозку изъ мѣстъ пріемки въ склады храненія. Если же перевозка производится изъ склада храненія на станцію для выдачи потребителю, то служебная перевозка относится на счетъ IX отд. смѣты расходовъ очер. № 323. Что касается перевозки топлива, то стоимость ея при перевозкѣ по своей дорогѣ относится на счетъ очер. № 323 смѣты расходовъ, а по чужимъ на счетъ стоимости матеріаловъ. Такимъ образомъ перевозка, прибавляемая къ стоимости матеріаловъ и топлива, фактуруется службамъ-потребительницамъ. Служебный тарифъ на дорогѣ установленъ 1/200 съ пудо-версты.

нуемыхъ службамъ на соотвѣтствующія надобности? Какой примѣняется на дорогѣ служебный тарифъ?

По вопросамъ 52 и 53

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

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

выясняется, что службами-потребительницами не заготовляются и не пріобрѣтаются матеріалы за рѣдкимъ исключеніемъ неходовыхъ предметовъ. Однако, и въ этомъ случаѣ на каждую таковую покупку испрашивается разрѣшеніе правленія.

По вопросу 54

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

выясняется, что до 1902 г. на дорогѣ существовала номенклатура матеріаловъ, выработанная въ алфавитномъ порядкѣ, при чемъ матеріаламъ разныхъ размѣровъ даны были общіе №№ (по наименованію); съ означеннаго же времени введена номенклатура по группамъ матеріаловъ-ассортиментамъ съ обозначеніемъ матеріаловъ за отдѣльнымъ № по каждому сорту, типу, размѣру и проч.

Упрощеніе номенклатуры всегда желательно, но безъ ущерба

для точности учета. Упраздненные матеріалы исключаются изъ ассортиментовъ, а остатокъ ихъ, если таковой имѣется, учитывается до полной ликвидаціи по номерамъ прежней номенклатуры.

По вопросу 55

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

сообщается, что номенклатурныя цѣны примѣняются на дорогѣ лишь для топлива и нѣкоторыхъ матеріаловъ, какъ то: для рельсъ, скрѣпленій и керосина. Цѣны эти опредѣляются на годъ (и если потребуется, съ поправками въ теченіе года), исходя изъ суммы остатка и стоимости новыхъ поставокъ на данный періодъ времени, съ начисленіемъ провозной платы.

Учетъ остальныхъ матеріаловъ производится по цѣнамъ пріобрѣтенія, что не вызываетъ затрудненій въ отчетности.

Существующая на дорогѣ номенклатура матеріаловъ по группамъ сама по себѣ представляетъ раздѣленіе матеріаловъ по службамъ, за исключеніемъ общеупотребительныхъ, какъ напр.: керосинъ, свѣчи, мыло, инвентарные предметы, метлы, лопаты, тряпка, стекла ламповыя, фитиль.

По вопросу 56

56. Личный составъ службы, его комплектованіе и вознагражденіе.

нач. м. сл. читаетъ справку о личномъ составѣ управленія м. сл. и получаемомъ вознагражденіи:

начальникъ службы	1—	6000	руб.
помощникъ его	1—	3000	„
старшій ревизоръ м. сл. (онъ же второй замѣститель начальника службы)	1—	2520	„
ревизоры м. сл.	4—	1920	„
завѣдывающій счетоводствомъ .	1—	2100	„
старшіе счетоводы	5—	1020/1500	„
дѣлопроизводитель	1—	1000	„
помощникъ его	1—	760	„
счетоводы, конторщики и журналисты	67—	420/ 900	„
разсыльные при конторахъ. . . .	9—	216/ 300	„

Штатъ служащихъ и получаемое вознагражденіе по магазинамъ и складамъ топлива и матеріальнымъ показаны въ отвѣтѣ на вопросъ № 48.

Комплектованіе низшихъ агентовъ (дровокладовъ, сторожей и рабочихъ) производится, большей частью, изъ мѣстныхъ жителей, по представленію лицъ, въ вѣдѣніе которыхъ они посту-

паютъ на службу. Что касается остальныхъ линейныхъ агентовъ, то штатъ ихъ набирается изъ лицъ, извѣстныхъ ревизорамъ м. сл. или рекомендованныхъ кѣмъ-либо изъ служащихъ дороги, а на высшія должности назначаются съ низшихъ въ зависимости отъ заслугъ.

По вопросу 57

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

мнѣніе представителей дороги сводится къ слѣдующему:

Содержаніе особой м. сл. представляется необходимымъ, такъ какъ передача функцій м. сл. по отдѣльнымъ службамъ-потребительницамъ вызоветъ:

1) двойственность цѣнъ и общее вздорожаніе матеріаловъ;

2) увеличеніе расходовъ по содержанію складовъ на линіи вслѣдствіе дробленія существующихъ складовъ на нѣсколько отдѣльныхъ въ соотвѣтствіи съ числомъ службъ съ отдѣльными штатами для кладовой каждой службы;

3) увеличеніе запаса различныхъ матеріаловъ въ виду того, что каждой службѣ придется дѣлать для себя отдѣльные запасы, что составитъ максимумъ запасовъ общей сложности, тогда какъ въ настоящее время м. сл., заготовляя разнообразные матеріалы для всѣхъ службъ вообще, можетъ имѣть минимумъ запасовъ, достаточный для удовлетворенія потребности каждой отдѣльной службы въ опредѣленное время;

4) осложненіе контроля и отчетности въ бухгалтеріи управленія.

Однако, существенно важнымъ является условіе, чтобы при заказахъ того или другого матеріала, служба эта не дѣйствовала самостоятельно, а руководствовалась указаніями службъ-потребительницъ, которыя должны быть точно освѣдомлены объ имѣющихся въ складахъ запасахъ и принимать дѣятельное участіе въ освидѣтельствованіи поступающихъ матеріаловъ. Слѣдуетъ, однако, указать, что на Моск.-Каз. ж. д. м. сл.—лишь пріемщица, хранительница и раздатчица матеріаловъ, пріобрѣтаетъ же послѣдніе хозяйственный отдѣлъ правленія.

Вопросъ 88.

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

Топливо распредѣляется въ зависимости отъ годовой потребности для расхода каждаго склада, а также отъ размѣра складовъ. Мобилизаціонные запасы топлива распредѣляются лишь по участкамъ сл. т., а не по станціямъ, что не требуется мобилизаціоннымъ планомъ № 19.

На станціяхъ, гдѣ производится выдача топлива на паровозы, приблизительная вмѣстимость складовъ указана въ нижепомѣщаемой вѣдомости:

Наименованіе складовъ.	Вмѣстимость нефтехранилищныхъ баковъ въ пудахъ.	Размѣры складовъ дровъ, угля и брикета въ кв. саженяхъ.		Состояніе наличія на 1 мая 1912 г.			
		угля и брикета.	дровъ.	нефти.	угля.	брикета.	дровъ куб. саж.
				пудовъ.			
Москва	—	—	442	15.100	47	1.042	67
Сокольники	—	716	19	—	45.526	60.740	5
Николаевка	—	29	—	—	1.158	—	—
Сортировочная М.	150.000	1.087	537	2.200	132.647	60.653	76
Перово	200.000	315	5.475	180 800	27.412	—	736
Раменское	—	580	881	—	—	276 981	249
Воскресенскъ	—	12	605	—	—	1.712	138
Голутвинъ	400.000	1.879	1.212	62.000	56 750	352.412	152
Сортировочная Р.	200.000	8.270	—	1.500	500.320	428.386	—
Рязань	1.660.000	2.121	1.896	329.500	250.973	96.231	292
Чучково	—	1.217	269	—	104.487	37.889	73
Сасово	350.000	2.079	1.167	226.000	224.405	83.915	265
Кустаревка	—	—	3.877	—	—	—	1.104
Морсово	—	—	1.123	—	—	—	312
Земетчино	—	—	858	—	—	—	348
Арапово	150.000	855	1.014	113.100	2.919	—	392
Рузаевка	350 000	2.030	2.722	262.900	92.686	395.813	1.928
Пенза	30.000	—	1.372	23.300	—	—	339
Воеводское	—	—	159	—	—	—	58
Качелай	—	—	1 518	—	—	—	620
Сура	—	—	3.079	—	—	9.654	1.490
Инза	—	—	3.299	—	—	—	327
Глотовка	—	—	6.320	—	—	—	1.965
Чуфарово	—	—	2.077	—	—	—	327
Симбирскъ	—	—	3.074	—	—	—	324
Базарная	200.000	—	9.911	170.500	—	25.345	3.780
Заводская-Рѣшотка	—	—	4.140	—	—	—	1.408
Кузоватово	—	—	4.095	—	—	—	1.273

Наименованіе складовъ.	Вмѣстимость нефтехранилищныхъ баковъ въ пудахъ.	Размѣры складовъ дровъ, угля и брикета въ кв. саженяхъ.		Состояніе наличія на 1 мая 1912 г.			
		угля и брикета.	дровъ.	нефти.	угля.	брикета.	дровъ куб. саж.
				пудовъ.			
Безводовка	—	—	4.153	—	—	—	663
Балашейка	—	—	3.975	—	—	—	1.210
Сызрань	150.000	—	5.238	43.500	—	21.391	2.464
Батраки	2.000.000	—	2.100	68 600	—	—	478
Тимирязево	—	—	5.518	—	—	—	1.622
Ужовка	—	—	2.131	—	—	—	503
Лукояновъ	—	—	3.309	5.100	—	—	1.227
Арзамасъ	—	—	2.068	—	—	—	635
Суроватиха	—	—	3.156	—	—	—	840
Кудьма	—	—	2.304	—	—	—	1.201
Нижній	—	—	52	—	—	—	21
Атяшево	—	—	1 999	—	—	—	330
Алатырь	300.000	—	2.946	59.900	—	47.993	677
Ибреси	—	—	1.686	—	—	—	227
Урмары	—	—	1.516	—	—	—	189
Шихраны	—	—	523	—	—	—	115
Свіяжскъ	—	—	1.184	1.500	—	13.540	166
Казань	—	—	1.997	—	—	3.675	354
Орѣхово	60.000	—	51	45.500	—	—	14
Итого . . .	6.200.000	21.190	107.047	1.611.000	1.439.330	1.937.372	30.907

Г. По службѣ пути.

По вопросу 58

58. Соотвѣтствуютъ ли скорости движенія: вѣсъ рельсъ,

нач. сл. п. П. А. Бржостовскій докладываетъ слѣдующее:

Скорости движенія, допущенныя въ настоящее время на дорогѣ и указанныя ниже при описаніи верхняго строенія раз-

размѣръ шпалъ, свойство и количество балласта? Распредѣленіе типовъ верхняго строенія по участкамъ дороги.

ныхъ участковъ дороги, соотвѣтствуютъ вѣсу рельсъ, размѣрамъ шпалъ и качеству и количеству балласта, такъ какъ при назначеніи скоростей всѣ эти факторы были приняты во вниманіе. Придавая весьма важное значеніе качеству и количеству балласта, дорога продолжаетъ усиленіе балластнаго слоя на участкѣ Рузаевка-Батраки, каковая работа будетъ закончена въ 1913 г., а равно производитъ замѣну таковаго.

Типы верхняго строенія по участкамъ дороги:

Москва-Рязань. Участокъ—двухпутный; 94% рельсъ вѣсомъ 25,76 фун. въ пог. футѣ и 6% рельсъ нормальнаго типа II-а (28.591 фун. въ пог. футѣ). Шпалы, длиною 1,25 с., въ количествѣ 1500 шт. на версту. Подкладки имѣются на всѣхъ шпалахъ. Балластъ—средняго качества; толщина слоя подъ подошвой шпалы—0,18 саж. На всемъ протяженіи участка имѣется верхній щебеночный балластъ. Крестовины и стрѣлки монтированы на сплошныхъ плитахъ [1]). Максимальная скорость движенія—70 вер. въ часъ при давленіи на ось паровоза въ 15,85 тон.

---

1) СПРАВКА

о стоимости подбивки стрѣлокъ и стыковъ щебнемъ на участкѣ Москва-Раменское.

Для опредѣленія стоимости подбивки стрѣлокъ и стыковъ приняты данныя, полученныя при пробной подбивкѣ стыковъ въ 1911 году:

Стоимость подбивки одного стыка безъ матеріала . . 4 р. 50 к.,
а съ матеріаломъ и работой . . . . . 20 „ — „

На одинъ стыкъ требуется:

1) камня бутоваго . . . . . 0,2310 куб. саж.
2) щебня . . . . . 0,1670 „ „

Стоимость одной куб. сажени выразится для:

	заготовки.	нагрузки и выгрузки.	Всего
1) бутоваго камня . .	32 р. 67 к.	3 р. — к.	35 р. 67 к.
2) щебня	45 „ 67 „	4 „ 25 „	49 „ 92 „

Стоимость подбивки одной стрѣлки выразится приблизительно по слѣдующему подсчету:

Стрѣлка имѣетъ длину 15 саж., что при простомъ пути соотвѣтствуетъ 39 шпаламъ или при сплошной подбивкѣ пути 20 стыкамъ, такимъ образомъ сплошная подбивка пути стоила бы 20 × 4 р. 50 к. = 90 руб., но такъ какъ брусья стрѣлки въ $\frac{71,25}{39 \times 1,25} \cong 1,50$ длиннѣе шпалъ пути, по длинѣ равнаго стрѣлкѣ, то и стоимость подбивки стрѣлки выразится равной 90 р. × × 1 р. 50 к. = 135 руб.

1) Подбить 4.704 стыка по 20 рублей за стыкъ съ матеріаломъ 94.080 р. — к.

2) Камня для подбивки стрѣлокъ 4.668 кб. с. *) × 19 = = 88,70 кб. с. по 35 р. 67 к. . . . . = 3.163 „ 57 „

3) Щебня для подбивки стрѣлокъ 3.294 кб. с.*) × 19 = 62,59 кб. с. по 49 р. 92 к. . . . . = 3.124 „ 49 „

---

*) Изъ опыта оказалось, что на 1 стыкъ требуется щебня 0,1670 кб. саж.

Рязань-Рузаевка. Участокъ однопутный. Рельсы вѣс. 22½ ф. въ пог. футѣ. Имѣются въ небольшомъ количествѣ рельсы нор-

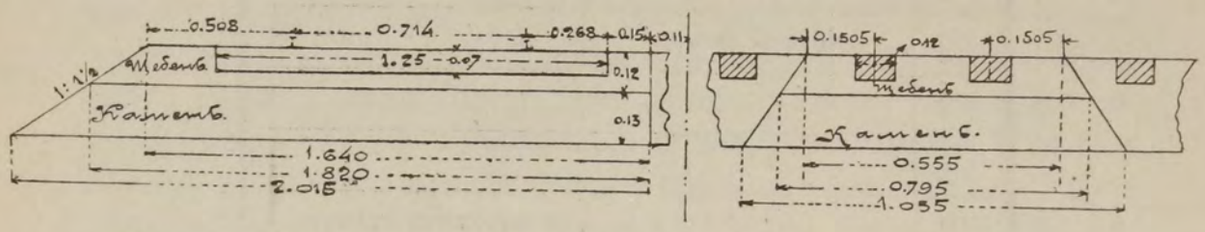
---

4) Работа по подбивкѣ стрѣлокъ 19 × 135 . . . . . = 2.565 р. — к.
5) На округленіе . . . . . 366 „ 94 „

Всего . . 103.300 р. — к.

Опредѣленіе количества щебня и камня для подбивки одного стыка и одной стрѣлки:

I. Подбивка стыка:



Объемы щебня и камня вычисляются по формулѣ:

$V = {}^1/_3 h\ (F + f + \sqrt{F.f})$, гдѣ h высота слоя, а F и f площади верхняго и нижняго основаній.

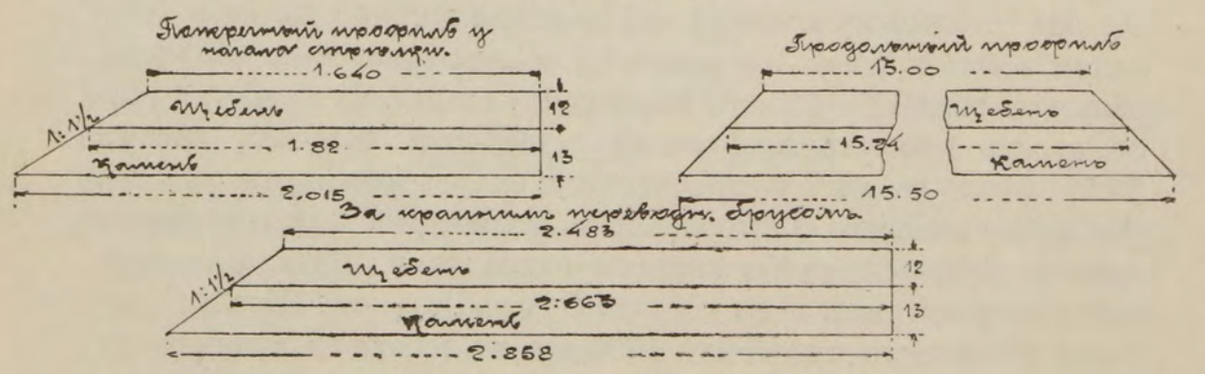
Для щебня: $f_1 = 1{,}640 \times 0{,}555 = 0{,}9102$ кв. саж.
$F_1 = 1{,}820 \times 0{,}795 = 1{,}4469$ „ „
Для камня: $f_2 = F_1$ — — $= 1{,}4469$ „ „
$F_2 = 2{,}015 \times 1{,}055 = 2{,}1258$ „ „

Объемъ двухъ шпалъ: $2 \times 1{,}25 \times 0{,}07 \times 0{,}12 = 0{,}021$ кв. с.

Объемъ щебня: $V_1 = {}^1/_3 \times 0{,}12\ [\ 0{,}9102 + 1{,}4469 + \sqrt{0{,}9102 \times 1{,}4469}\ ] -$
$- 0{,}0210 = 0{,}1202$ кб. с. на 1 стыкъ *).

Объемъ камня: $V_2 = {}^1/_3 \times 0{,}13\ [\ 1{,}4469 + 2{,}1258 + \sqrt{1{,}4469 \times 2{,}1258}\ ] =$
$= 0{,}2308$ кб. с. на 1 стыкъ.

II. Подбивка стрѣлокъ.



$$f_1 = \frac{1{,}640 + 2{,}483}{2} \times 15{,}00 = 30{,}930 \text{ кв. с.}$$

$$F_1 = f_2 = \frac{1{,}820 + 2{,}663}{2} \times 15{,}20 = 34{,}071 \text{ „ „}$$

$$F_2 = \frac{2{,}015 + 2{,}858}{2} \times 15{,}50 = 37{,}773 \text{ „ „}$$

Объемъ всѣхъ переводныхъ брусьевъ:

$$V_1 = 71{,}896 \times 0{,}07 \times 0{,}12 = 0{,}604 \text{ кб. с.}$$

мальнаго типа IV а (22,99 фун. въ пог. футѣ). Скрѣпленія въ количествѣ примѣрно 75% обычнаго типа, 25%—съ американскими накладками (continouos joints), (см. далѣе, отв. на вопр. 60). Подкладки уложены на кривыхъ, какъ показано въ таблицѣ.

R	уклонъ > 0,008	уклонъ ≤ 0,008
250	на каждой шпалѣ	на каждой шпалѣ
300	„ „ „	черезъ шпалу
350	черезъ шпалу	„ „
400	„ „	„ „
450	„ „	„ „
500	„ „	не укладываются

Шпалы, длиною 1,25 саж., въ количествѣ 1500 шт. на версту. Балластъ—песчаный, средняго качества, толщиною 0,18 саж. подъ подошвою шпалы. Верхній щебеночный балластъ имѣется на участкѣ Рязань-Торбѣево (68%). Крестовины монтированы на сплошныхъ плитахъ.

Максимальная допускаемая скорость—45 верстъ въ часъ при давленіи на ось паровоза въ 15,85 тон.

Рузаевка-Батраки. Однопутный участокъ. На всѣхъ прямыхъ частяхъ пути (61% общаго протяженія участка) и на 36 вер. кривыхъ (12% общей длины участка) уложены рельсы, вѣсомъ 20 фунт. въ пог. футѣ.

На остальныхъ кривыхъ (27% общей длины участка и 70% длины всѣхъ кривыхъ на участкѣ) рельсы этого типа замѣнены рельсами типа IV-а вѣсомъ 22,99 фунт. въ пог. футѣ. Остальныя 36 верстъ кривыхъ предположено замѣнить рельсами вѣсомъ 25,76 фунт. въ пог. футѣ, которые будутъ сняты съ участка Люберцы-Раменское. Скрѣпленія въ количествѣ 79%—обычнаго типа и 21%—съ американскими накладками. Подкладки уложены такъ же, какъ и на участкѣ Рязань-Рузаевка. Шпалы, длиною 1,25 саж., въ количествѣ 1500 шт. на версту на кривыхъ; на большинствѣ прямыхъ количество шпалъ доведено до 2000 шт. на версту. Балластъ—песчаный средняго качества, мѣстами очень

Объемъ щебня на 1 стрѣлку:

$$V_1 = {}^1/_3 \times 0{,}12\ (30{,}930 + 34{,}071 + \sqrt{30{,}930 \times 34{,}071}) - 0{,}604^2 = 3{,}294 \text{ кб. с.}$$

Объемъ камня на 1 стрѣлку:

$$V_2 = {}^1/_3 \times 0{,}13\ (34{,}071 + 37{,}773 \times \sqrt{34{,}071 \times 37{,}773}) = 4{,}668 \text{ кв. с.}$$

мелкій. Въ такихъ мѣстахъ балластный слой покрывается щебнемъ. На этомъ участкѣ производится увеличеніе толщины балластнаго слоя до 0,18 саж. подъ шпалой, каковая работа будетъ закончена въ 1913 г. Максимальная скорость движенія—40 верстъ въ часъ при наибольшемъ давленіи оси паровоза въ 14,2 тонны.

Рузаевка-Казань, Тимирязево-Нижній, Рузаевка-Пенза, Кустаревка-Земетчино, Голутвинъ-Озеры, Перово-Симоново, Инза-Симбирскъ (отъ Инзы до Вешкаймы).

Участки однопутные. Рельсы на участкѣ Рузаевка-Алатырь вѣсомъ 22½ фунт. въ пог. футѣ, а на остальныхъ участкахъ вѣсомъ 20 фунт. въ пог. футѣ. При сплошной смѣнѣ тѣ и другіе начинаютъ смѣняться на нормальный типъ IV-а, вѣсомъ 22,99 фунт. въ пог. футѣ. Скрѣпленія обычнаго типа. Подкладки на участкахъ Рузаевка-Тимирязево и Тимирязево-Нижній уложены такъ же, какъ на участкѣ Рязань-Рузевка. На остальныхъ участкахъ подкладки распредѣлены слѣдующимъ образомъ: при радіусѣ = 250—300 саж. черезъ шпалу, на прочихъ кривыхъ подкладокъ не имѣется. Шпалы въ количествѣ 85% длиною 1,25 саж., остальные 15% въ 1,15 саж. Послѣднія при сплошной смѣнѣ замѣняются шпалами длиною въ 1,25 саж.; 1500 штукъ на версту. Балластъ—песчаный средняго качества, безъ щебеночнаго покрытія. Толщина балластнаго слоя—0,16 саж. подъ подошвой рельса [1]). Нормальная наибольшая допущенная скорость на участкѣ съ рельсами вѣсомъ 22½ фунт. въ пог. футѣ—45 верстъ въ часъ, при рельсахъ 20 фунт. въ пог. футѣ—40 верстъ въ часъ. Скорость для нагона опозданія, предположенная къ допущенію, въ первомъ случаѣ 55 верстъ въ часъ, во второмъ 45 верстъ въ часъ. Давленія на оси паровоза соотвѣтственно 15,85 и 14,20 тоннъ.

Инза-Симбирскъ (отъ Вешкаймы до Симбирска), Луховицы-Зарайскъ, Воскресенскъ-Егорьевскъ, Николаевская вѣтвь. Участки однопутные, за исключеніемъ Николаевской вѣтви, имѣющей 2 пути. Всѣ эти участки уложены старыми рельсами, разныхъ типовъ и вѣсовъ, (отъ 24,51 фунт. въ пог. футѣ до 26 фунт. въ пог. футѣ), снятыми съ главной линіи. Въ томъ числѣ имѣются и желѣзные рельсы въ количествѣ, не превышающемъ 2% всей длины однопутныхъ участковъ по всей дорогѣ. Скрѣпленія обычнаго типа, но на участкѣ Инза-Симбирскъ въ небольшомъ количествѣ имѣются стыки на шпалѣ. Подкладки распредѣлены такъ же, какъ на предшествующихъ участкахъ, за исключеніемъ Николаевской вѣтви, совершенно не имѣющей подкладокъ на кривыхъ (кромѣ, конечно, стыковыхъ). Балластъ—песчаный. Щебеночное покрытіе имѣется на участкахъ Луховицы-

[1]) На участкѣ Тимирязево-Нижній—0,13 саж. подъ подошвой шпалы.

Зарайскъ и Воскресенскъ-Егорьевскъ. Толщина балластнаго слоя—0,18 саж. подъ подошвой шпалы на участкахъ Луховицы-Зарайскъ, Воскресенскъ-Егорьевскъ и Николаевская вѣтвь, а на участкѣ Инза-Симбирскъ—0,16 саж. подъ подошвой рельса. Шпалы до 85% длиною 1,25 саж., остальныя 1,15 саж., въ количествѣ 1500 шт. на версту. Средняя скорость движенія около 30—35 верстъ въ часъ.

Орѣховскій подъѣздной путь. Участокъ однопутный, уложенъ рельсами вѣсомъ 18 фунт. въ пог. футѣ, типа Сибирской ж. д. Шпалы 1,25 саж. длиною въ количествѣ 1500 шт. на версту. Толщина балластнаго слоя—0,16 саж. подъ подошвой рельса. Распредѣленіе подкладокъ слѣдующее: при радіусѣ = 250—300 саж. черезъ шпалу, на остальныхъ кривыхъ подкладокъ нѣтъ. Максимальная скорость—30 верстъ въ часъ, для нагона опозданія 35 верстъ въ часъ при давленіи оси паровоза въ 13,08 тоннъ.

Далѣе, П. А. Бржостовскій останавливается на неудовлетворительности новыхъ техническихъ условій на поставку рельсъ, указывая на крайнюю желательность измѣненія пункта, трактующаго о гарантіи. Принятый въ настоящее время способъ гарантіи рельсъ по количеству прошедшихъ по нимъ поѣздовъ отличается сложностью учета, и срокъ гарантіи по этому способу учета приходится признать слишкомъ малымъ. Такъ, напримѣръ, для участка Москва-Рязань этотъ срокъ равняется всего лишь 3 годамъ. Желательно было бы перейти къ заказу рельсъ безъ указанія техническихъ качествъ, но съ гарантіей службы въ теченіе 20 лѣтъ.

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. п. докладываетъ, что карьеры для вывозки верхняго балласта частью пріобрѣтаются дорогою въ собственность, частью арендуются, при чемъ въ этомъ послѣднемъ случаѣ оплата производится или съ куба вынутаго балласта или же съ десятины поверхности карьера. Вопросъ о томъ или иномъ видѣ пріобрѣтенія права разработки карьера, а также о способѣ оплаты въ случаѣ аренды, рѣшается по соображеніямъ о выгодности въ данный моментъ того или иного способа.

Щебеночный балластъ въ потребномъ количествѣ заказывается хозяйственнымъ отдѣломъ правленія по увѣдомленіи отъ сл. п. и полученія соотвѣтствующаго кредита правленія.

Вывозка балласта производится особыми поѣздами.

Стоимость пользованія подвижнымъ составомъ и содержаніе постовъ для карьеровъ сносятся за счетъ очередного № 120, смѣты эксплоатаціи.

Верста	Станціи примыканія карьерной вѣтки.	Родъ карьера.	Родъ балласта.
43	Раменское	Песч. гряда	песокъ средней крупности
127	Луховицы	Берегъ рѣки	„
364	—	Песч. гряда	мелкій песокъ
423	—	„ „	„

Верста и названіе карьера	Станціи примыканія карьерной вѣтки.	Родъ карьера.	Родъ балласта.
500	—	Песч. гряда	Мелкій песокъ
750	Алатырь	Отмель рѣки	„
762	—	Песч. гряда	„
798	—	„ „	„
934	Свіяжскъ	Отмель рѣки	„
959	—	Песч. гряда	„
69 Сызр. линіи	—	Отмель рѣки	песокъ съ галькой
97 Сыз. л.	—	Песч. гряда	мелкій песокъ
249	—	„ „	„
284	—	„ „	„
151 Сим. л.	Киндяковка	„ „	песокъ гельской
127 Пен. л.	—	Отмель рѣки	„
77 Ниж. л.	—	Песч. гряда	мелкій песокъ
217 „ „	—	„ „	„
31 Орѣх. пути	—	„ „	„

ВѢДОМОСТЬ

карьеровъ верхняго балласта.

Верста станція.	Качество каменнаго матеріала.	Среднее за годъ количество поставки куб. саж.	Средняя за годъ цѣна за куб. саж.	Примѣчаніе.
Люберцы (19-я верста)	Песчаникъ.	400	43 руб.	Предназначается для замѣны балласта.
Щурово (113-я верста)	Известковой породы.	236	14 „	
Коромысловка (212-я верста Сызр. лин.) .	Песчаникъ.	140	30 „	Для закрытія нижняго балласта.
Безводовка (222-я верста Сызр. лин.)	Песчаникъ.	336	30 „	
Куваевъ—Ключъ (263-я верста Сызр. лин.) .	Песчаникъ.	113	30 „	
Сызрань (280-я верста Сызр. лин.)	Известковой породы.	529	25 „	

На Московско-Казанской ж. д. путь покрытъ щебнемъ на протяженіи 411 верстъ отъ Москвы до раз. Вихрово.

Въ текущемъ году предполагается окончить покрытіе пути на 9 и 10 дистанціи, что съ покрытыми въ прошломъ году составитъ: на 9 дистанціи—24 версты, на 10 дистанціи—35 верстъ. Кромѣ того, въ текущемъ году предполагается начать покрытіе пути въ предѣлахъ 6 дистанціи на протяженіи 44 верстъ, 7 дистанціи—12 верстъ и 8 дистанціи—5 вер.

По расцѣночной вѣдомости на 8.400.000 руб. предвидѣно дальнѣйшее продолженіе этой же работы на 170 верстахъ.

По вопросу 60

60. Скрѣпленіе рельсъ между собою и со шпалами.

нач. сл. п. сообщаетъ, что накладки въ количествѣ, примѣрно, 75% примѣнены угловыя, 7%—плоскія на рельсахъ прежнихъ

типовъ, частью съ примѣненіемъ стыка на шпалѣ, и 10%—фасонныя съ фартуками ⊥—⊥ (образныя). Наконецъ, остальные 8% такъ называемыя американскія накладки.

Американская накладка охватываетъ подошву рельса и служитъ не только для соединенія рельсъ въ стыкѣ, но и какъ кладка. Достоинства этихъ накладокъ слѣдующія:

1) напряженіе накладки американскаго типа менѣе, чѣмъ обыкновенной, такъ какъ первую можно разсматривать, какъ задѣланную на опорахъ, вслѣдствіе тренія концовъ по шпалѣ;

2) горизонтальная полка накладки принимаетъ участіе въ передачѣ вертикальной силы отъ одного рельса на другой и, вслѣдствіе увеличенія площади соприкасанія, накладка не претерпѣваетъ смятія матеріала;

3) большій вѣсъ накладки обусловливаетъ уменьшеніе сферы распространенія колебаній рельса при проходѣ подвижного состава;

4) число отдѣльныхъ частей въ стыкѣ меньше, что выгодно въ эксплоатаціонномъ отношеніи;

5) накладки служатъ подкладками на пристыковыхъ шпалахъ.

Принимая во вниманіе всю важность особой прочности скрѣпленій для сопротивленія пути динамическимъ усиліямъ, важность, подчеркнутую такимъ спеціалистомъ, какъ профессоръ А. Л. Васютинскій, слѣдуетъ признать весьма желательнымъ примѣненіе американскихъ накладокъ и даже въ нѣкоторыхъ случаяхъ съ примѣненіемъ ихъ могла бы оказаться ненужной смѣна рельсъ на болѣе тяжелый типъ, такъ какъ, по новѣйшимъ изслѣдованіямъ и по замѣчанію А. Л. Васютинскаго, рельсы даже легкіе вполнѣ удовлетворительны въ отношеніи сопротивляемости вертикальнымъ усиліямъ и необходимо лишь усилить стыки и увеличить сопротивленіе горизонтальнымъ усиліямъ.

Накладки всѣхъ типовъ—четырехдырныя, за исключеніемъ новѣйшихъ нормальнаго типа IV-а и II-а.

Болты снабжены отчасти шайбами Гровера (англійскими и русскими) для предохраненія отъ развинчиванія гаекъ. Къ сожалѣнію, шайбы русскаго производства непрочны, а выписка ихъ изъ-за границы нынѣ не разрѣшается. Вслѣдствіе этого, эти прекрасные предохранители отъ разбалчиванія болтовъ приходится замѣнять суррогатами. Кромѣ того, на дорогѣ испытываются нынѣ приспособленія, предназначенныя для той же цѣли Гивартовскаго-Почобута и Теръ-Овакимова.

Распредѣленіе подкладокъ подъ рельсами указано въ отвѣтѣ

на вопросъ 58-й. Подкладки въ большинствѣ случаевъ—уклонныя трехдырныя, частью имѣются прямыя.

Для усиленія пути на кривыхъ въ 1910 г. уложены на участкѣ Рузаевка-Сызрань подкладки на шпалахъ въ кривыхъ, какъ указано въ отвѣтѣ на вопросъ 58-й

Въ 1911 г. то же сдѣлано на участкахъ Рязань-Рузаевка, Рузаевка-Тимирязево и Тимирязево-Нижній; распредѣленіе подкладокъ смотрѣть отвѣтъ на вопросъ 58-й

Въ 1912 г. укладываются подкладки на участкѣ Алатырь-Казань, а въ 1913 г. будутъ уложены на остальныхъ линіяхъ.

По вопросу 61

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

нач. сл. п. указываетъ, что, соотвѣтственно увеличенію вѣса паровозовъ и скорости движенія, усиливается и верхнее строеніе и совершается переходъ къ болѣе тяжелымъ рельсамъ, но слѣдуетъ отмѣтить, что въ отношеніи устойчивости пути и увеличенія безопасности движенія при тенденціи увеличивать скорости, гораздо болѣе важную роль играетъ качество балласта, типъ стыковъ и количество шпалъ на версту, чѣмъ вѣсъ рельсъ. Тяжелые рельсы при плохомъ балластѣ и слабомъ стыкѣ нисколько не улучшатъ состоянія пути и увеличатъ лишь расходы на его содержаніе.

По вопросу 62

62. Система смѣны шпалъ.

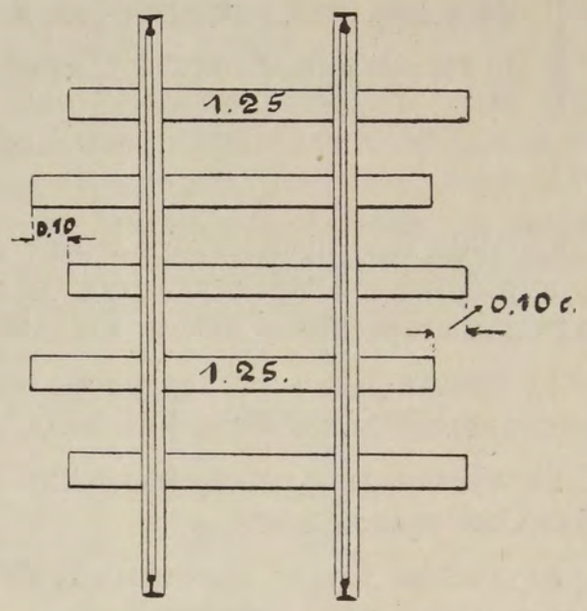
П. А. Бржостовскій отмѣчаетъ, что система смѣны шпалъ на различныхъ участкахъ дороги различна, а именно:

На главномъ пути участка Москва-Рязань укладка новыхъ шпалъ производится поверстно сплошной смѣной, если на участкѣ плохихъ шпалъ болѣе 25%, въ остальныхъ случаяхъ дѣлается одиночная замѣна.

На главномъ пути участка Рязань-Батраки смѣна новыми шпалами производится сплошная, но попикетно.

На остальныхъ линіяхъ и вѣтвяхъ укладка новыхъ шпалъ производится одиночной замѣной за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда приходится укладывать пропитанныя шпалы тамъ, гдѣ лежатъ дубовыя; въ такихъ случаяхъ шпалы укладываются сплошь.

Для продленія срока службы шпалъ съ 1905 г. на Моск.-Каз. ж. д. началъ примѣняться способъ укладки шпалъ „вразбѣжку", какъ показано на чертежѣ. Первоначально такой способъ примѣнялся лишь на тѣхъ участкахъ, гдѣ по техническимъ условіямъ сооруженія разрѣшалось примѣнять шпалы въ 1,15 саж. Въ этомъ случаѣ брали шпалы въ 1,25 с. длиною и укла-



дывали ихъ съ забѣжкою концовъ въ 0,10 саж. По износѣ первыхъ постелей шпалы передвигались въ направленіи, перпендикулярномъ къ оси пути, и подошва рельса оказывалась на свѣжемъ мѣстѣ шпалы. Опытъ показалъ, что при этомъ способѣ путь ничѣмъ не отличается въ смыслѣ устойчивости отъ того пути, гдѣ шпалы уложены обычнымъ способомъ. Въ то же время срокъ службы шпалъ удлиняется на 2—3 года. Въ настоящее время, по ходатайству Моск.-Каз. ж. д., У. ж. д. въ сентябрѣ прошлаго года разрѣшило примѣненіе укладки шпалъ вразбѣжку и на тѣхъ участкахъ, гдѣ по техническимъ условіямъ требуется укладывать шпалы въ 1,25 саж. длиною, за исключеніемъ участка Москва-Рязань.

По вопросу 63

63. Пріобрѣтеніе шпалъ. нач. сл. п. сообщаетъ, что для потребностей 1914 и 1915 г.г. шпалы заказаны слѣдующимъ поставщикамъ:

Фамиліи поставщиковъ.	Количество сосновыхъ шпалъ *).	Цѣна.	Мѣсто поставки.
Кривцовъ . . .	150.000	Отъ 70 коп. до 88 коп.	Участокъ Рузаевка—Казань
Торг. Домъ . . . Ш. Герлинъ и С-ыя	300.000	Отъ 71 коп. до 88 коп.	По всей линіи

Съ 1908 года правленіемъ дороги были пріобрѣтены 5 дачъ для выработки по преимуществу дровъ, а частью бревенъ и шпалъ для потребности дороги, а именно:

1) лѣсная дача г-жи Черниловской-Соколъ близъ ст. Ужовка Нижегородской линіи Моск.-Каз. ж. д. около 1.000 десятинъ;

2) лѣсная дача г.г. Анненковыхъ около 700 десятинъ у ст. Майна Симбирской линіи;

3) лѣсная дача г. Архипова около 600 десятинъ близъ ст. Барышъ Сызранской линіи; . . . .

4) лѣсная дача Иванцево близъ ст. Лукояновъ Нижегородской линіи около 6.000 десятинъ и

5) лѣсная дача Удѣльнаго Вѣдомства у ст. Ибреси-Киря линіи Тимирязево-Казань.

Во всѣхъ названныхъ дачахъ эксплоатація въ настоящее время закончена, исключая дачи Удѣльнаго Вѣдомства, пріобрѣтенной по договору съ Удѣлами въ сентябрѣ 1909 г. срокомъ на 15 лѣтъ въ количествѣ около 1.770 десятинъ ежегодной вырубки.

Эксплоатація этихъ дачъ ведется частью хозяйственнымъ способомъ, а частью черезъ подрядчиковъ лѣсныхъ работъ по заготовкѣ и вывозкѣ дровъ и матеріаловъ.

Вырабатываемыя въ этихъ дачахъ шпалы обходятся отъ 61 до 77 коп. за штуку.

---

*) Поставки **дубовыхъ** шпалъ не имѣется. Кромѣ того, шпалы заготовляются хозяйственнымъ способомъ изъ лѣсныхъ дачъ, принадлежащихъ дорогѣ.

По вопросу 64

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

сообщается, что наблюденій надъ вліяніемъ вышеуказанныхъ факторовъ не производилось. Однако, несомнѣнно, что путь, уложенный на широкихъ пластинахъ и четырехкантовыхъ брусковыхъ шпалахъ, держится лучше, чѣмъ на другихъ типахъ шпалъ. Въ особенности хорошо сопротивляется угону путь на хорошихъ четырехкантовыхъ брусковыхъ шпалахъ.

Для увеличенія сопротивленія рельсъ угону въ видѣ опыта на участкѣ Москва-Рязань примѣняются особыя противоугонныя скобы. Въ настоящее время ихъ поставлено около 1.500 шт., при чемъ, въ зависимости отъ величины угона, на звенѣ устінавливается отъ 1 до 3 скобъ. Результаты примѣненія скобъ удовлетворительны, и въ настоящее время предполагается установку таковыхъ продолжить.

По вопросу 65

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

нач. сл. п. докладываетъ, что на Моск.-Каз. ж. д. имѣются два шпалопропиточныхъ завода—въ Голутвинѣ и въ Алатырѣ. Пропитка производится растворомъ хлористаго цинка въ 3° по Бомэ.

Процессъ пропитки слѣдующій:

Предварительно шпалы выдерживаются въ теченіе 15 минутъ подъ разрѣженіемъ до 500—600 мм. по вакуумметру. Затѣмъ нагнетается растворъ хлористаго цинка указанной выше концентраціи, при чемъ давленіе доводится до 6½ атмосферъ, подъ каковымъ шпалы и выдерживаются 30 минутъ.

Стоимость пропитки одной шпалы, въ среднемъ, 22 коп.

Изъ статистическихъ данныхъ за 16 лѣтъ средній срокъ службы шпалъ опредѣлился слѣдующій:

Сосновыя не пропитанныя	4,33	года
„ пропитанныя	9,22	„
Дубовыя не пропитанныя.	6,27	„

Процентъ изъятія пропитанныхъ шпалъ отъ остающихся въ пути на 1 января каждаго года слѣдующій:

Число лѣтъ службы шпалъ.	Принятый % изъятія пропитанныхъ шпалъ.
1	0,20
2	0,33
3	0,40
4	1,22
5	1,67
6	2,22
7	6,14
8	12,92
9	39,88
10	62,15
11	70,17
12	65,90
13	100,00

Отсюда средній срокъ службы пропитанныхъ шпалъ и получается въ 9,22 года.

По вопросу 66

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

отмѣчается, что главнѣйшимъ условіемъ экономичности содержанія пути слѣдуетъ признать хорошій балластъ. Вслѣдствіе этого, въ смѣты капитальнаго ремонта ежегодно вносится соотвѣтственный кредитъ на улучшеніе балластнаго слоя.

По вопросу 67

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

докладывается, что устраненіе неправильностей пути, происходящихъ вслѣдствіе проявленія пучинъ, производится при небольшой ихъ высотѣ выравниваніемъ пути посредствомъ желѣзныхъ или деревянныхъ подкладокъ, а при большой высотѣ—сквозными нашпальниками.

Уничтоженіе пучинъ достигается, пониженіемъ уровня грунтовыхъ водъ, отводомъ, дренажемъ или открытыми канавами или же, наконецъ, замѣной грунта на глубину до 0,80 саж. ниже подошвы рельса. На борьбу съ пучинами на Моск.-Каз. ж. д. обращено особое вниманіе и, вслѣдствіе значительнаго ежегоднаго расхода на ремонтъ пучинистыхъ мѣстъ, предположено приступить къ коренному ихъ уничтоженію, съ каковой цѣлью выработана примѣрная программа работъ и составлена предварительная смѣта на сумму 1.217.067 руб. *).

Протяженіе пучинистыхъ мѣстъ на Моск.-Каз. ж. д. слѣдующее:

Наименованіе участковъ дороги.	Въ прямыхъ частяхъ пути. Высота пучинъ $1^1/_2$—$2^1/_2$ сотки саж.		Въ прямыхъ частяхъ пути. Высота пучинъ $2^1/_2$ сотки и выше.		Въ кривыхъ частяхъ пути. Высота пучинъ $1^1/_2$—$2^1/_2$ сотки саж.		Въ кривыхъ частяхъ пути. Высота пучинъ $2^1/_2$ сотки и выше.		Всего.	
	Длина въ верстахъ.	Въ % отъ длины участка.	Длина въ верстахъ.	Въ % отъ длины участка.	Длина въ верстахъ.	Въ % отъ длины участка.	Длина въ верстахъ.	Въ % отъ длины участка.	Вер.	%
Двупутный Москва-Рязань	14,86	8,0	18,00	9,7	3,26	1,8	6,02	3,2	42,14	22,7
Остальные однопутные участки . .	55,23	2,9	35,20	1,9	42,50	2,3	26,23	1,4	169,16	8,5

По вопросу 68

68. Способы предохраненія пути отъ снѣжныхъ заносовъ. Выгода и невыгода снѣгоочистителей. Экономическія данныя о работѣ снѣ-

нач. сл. п. сообщаетъ, что путь предохраняется отъ снѣжныхъ заносовъ постановкой переносныхъ щитовъ. На протяженіи Москва-Рязань имѣются участки, огражденные постоянными защитами, оказавшимися очень полезными при метеляхъ, случающихся въ

*) По смѣтамъ: 1910—6.680 руб. 1911—10.950 руб.

гоочистителей разныхъ системъ, примѣнявшихся на дорогѣ.

сентябрѣ мѣсяцѣ. Высокими заборами защищаются ст. Рязань-Сортировочная и Батраки и предполагается оградить и ст. Сасово. Въ тѣхъ мѣстахъ дороги, гдѣ недостаточно отчужденіе для постановки щитовъ и гдѣ не состоялось соглашенія съ владѣльцами прилегающей земли о соотвѣтствующемъ вознагражденіи за постановку, примѣняются щиты, подвязываемые къ высокимъ кольямъ и передвигаемые вверхъ по мѣрѣ занесенія снѣгомъ.

На Моск.-Каз. ж. д. имѣется десять снѣгоочистителей системы Бурковскаго и одинъ финляндскаго типа, а для очистки станціонныхъ путей отъ снѣга съ успѣхомъ примѣняются конные плуги разныхъ системъ.

Выгода снѣгоочистителей плуговой системы заключается въ несомнѣнномъ сокращеніи расходовъ на очистку путей отъ снѣга и болѣе точномъ учетѣ рабочихъ рукъ при пользованіи ими.

Экономія примѣненія снѣгоочистителей выражается слѣдующими цифрами: на открытыхъ мѣстахъ 50 коп. съ 0,01 саж. толщины снѣжнаго покрова и версты, на лѣсистыхъ участкахъ 80 коп. Эти суммы удерживаются за пользованіе снѣгоочистителемъ изъ премій, что и представляетъ непосредственную экономію (въ среднемъ отъ 12 до 20%).

Съ цѣлью поощрить агентовъ сл. п. къ уменьшенію расходовъ по зимнему ремонту и очисткѣ путей и дворовъ отъ снѣга, начиная съ зимы 1902/3 г.г., была введена выдача премій за сокращеніе означенныхъ расходовъ.

Результаты премировки расходовъ по зимнему ремонту пути и дворовъ за 8 зимнихъ періодовъ выразились въ слѣдующемъ видѣ, при чемъ указанныя цифры выражаютъ собою расходъ по зимнему ремонту на версту и сотую сажени толщины снѣжнаго покрова:

за зиму	1904/5 гг.	5 р.	70 к.
„ „	1905/6 „	5 „	20 „
„ „	1906/7 „	6 „	20 „
„ „	1907/8 „	5 „	65 „
„ „	1908/9 „	3 „	89 „
„ „	1909/10 „	2 „	97 „

По вопросу 69

69. Способъ производства ремонтныхъ работъ и заготовки инструментовъ и орудій ремонта зданій и всякаго рода сооруже-

выясняется, что работы, назначенныя по эксплоатаціонной смѣтѣ, производятся рядчиками по подпискѣ ихъ инструментами изъ матеріаловъ дороги; большія же новыя работы сдаются по договорамъ подрядчикамъ на ихъ матеріалахъ.

Кромѣ того, для мелкихъ ремонтныхъ исправленій на дистанціяхъ, имѣются соотвѣтствующіе штатные рабочіе.

нй хозяйственнымъ или подряднымъ способомъ, имѣя въ виду не только крупныя, но и мелкія работы: каменныя, плотничныя, столярныя, печныя, малярныя, стекольныя, кровельныя, слесарныя, трубочистныя, водопроводныя и работы по очисткѣ отъ мусора и снѣга, мощеніе и т. д. Выгода и невыгода этихъ способовъ и принятые на дорогѣ предѣлы ихъ примѣненія.

Очистки отъ мусора и снѣга производятся поденными рабочими.

Вышеуказанный порядокъ производства означенныхъ работъ признается въ должной мѣрѣ цѣлесообразнымъ.

По вопросу 70

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

выясняется, что всѣ матеріалы заказываются хозяйственнымъ отдѣломъ правленія по извѣщеніямъ сл. п., покупка же непосредственно службою допускается въ экстренныхъ случаяхъ.

По вопросу 71

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

докладывается, что матеріалы заготовляются поставщиками по договорамъ, заключаемымъ съ правленіемъ, и только въ крайне рѣдкихъ случаяхъ пріобрѣтаются непосредственнымъ распоряженіемъ сл. п., но уплата денегъ производится только мелкими суммами, уплата же болѣе крупныхъ суммъ производится при посредствѣ правленія.

По вопросу 72

72. Правила пріемки матеріаловъ непосредственно службою пути отъ поставщиковъ.

сообщается, что матеріалы принимаются комиссіею, состоящею изъ агента хозяйственнаго отдѣла правленія и сл. п. При пріемкѣ руководствуются техническими условіями, приложенными къ договору. Забракованные матеріалы клеймятся или отмѣчаются

краскою, прыскомъ и т. д. О пріемкѣ составляется соотвѣтствующій актъ.

Вопросъ 73

освѣщенъ при обсужденіи вопросовъ, касающихся мат. сл.

По вопросу 74

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

нач. сл. п. сообщаетъ, что сдача излишнихъ матеріаловъ нач. дистанцій въ кладовыя мат. сл. или центральный магазинъ производится по мѣрѣ накопленія, при чемъ сдаваемые матеріалы осматриваются магазинной комиссіей и принимаются по оцѣнкѣ ихъ, согласно качеству и состоянію матеріаловъ, и сдаточные документы удостовѣряются подписью членовъ комиссіи. Принятые комиссіей матеріалы проводятся по отчетности сл. п. за ближайшій отчетный мѣсяцъ, при чемъ для этой цѣли въ конторѣ дистанціи составляется сдаточная накладная установленной на дорогѣ формы, въ которой указаны: родъ матеріала, количество его, цѣна и сумма; такая накладная подписывается нач. дистанціи, какъ лицомъ, сдающимъ матеріалы, и нач. мат. сл., — принимающимъ ихъ, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, эта накладная служитъ для дистанціи расходнымъ документомъ, а для мат. сл.—приходнымъ.

По вопросу 75

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

выясняется, что всѣ старые матеріалы, получаемые отъ работъ или снимаемые съ пути, записываются въ доходъ дороги по цѣнамъ, назначеннымъ для каждой категоріи матеріаловъ, и затѣмъ, согласно потребностямъ и нуждамъ дистанцій, расходуются на разныя работы по этимъ цѣнамъ, при чемъ, если получаются совершенно негодныя шпалы или какой-либо строительный матеріалъ, который не можетъ быть оцѣненъ, и, такимъ образомъ, является матеріаломъ совершенно безцѣннымъ, то тогда такіе матеріалы по матеріальнымъ отчетамъ показываются однимъ количествомъ ихъ, т. е. безъ цѣны и стоимости.

Вопросъ 76.

76. Выяснить предѣльные размѣры

Имѣющіеся въ настоящее время на дорогѣ размѣры дистанцій, околотковъ и проч. показаны на графикѣ административнаго

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

дѣленія линіи. (См. приложеніе № 1). Размѣры опредѣлились долголѣтней практикой. По мѣрѣ постройки новыхъ линій или вѣтвей происходитъ перераспредѣленіе.

По вопросу 77

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

нач. сл. п. читаетъ слѣдующую таблицу личнаго состава дистанцій (кромѣ линейныхъ).

	ДИСТАНЦІИ:																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Орѣх. п. путь.
Нач-ки дистанцій . .	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Пом. нач—въ дист. .	3	1	1	1	2	—	—	1	1	1	1	2	1	1	2	1	—
Ст. дор. мастера . .	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	1	2	1	2	1	1	1
Счетоводы	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Конторщики	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Писари	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	—
Разсыльные	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Кромѣ того, на 15-й дистанціи имѣется одинъ кладовщикъ.

Какъ видно изъ таблицы, на 6-й и 7-й дистанціи вмѣсто помощниковъ нач. дистанцій имѣются старшіе дорожные мастера. Вопросъ о предпочтеніи однихъ другимъ рѣшить нелегко. Несомнѣнно, однако, что лицо съ высшимъ техническимъ образованіемъ, если оно при этомъ достаточно опытно въ надзорѣ за путемъ и содержаніемъ его, должно быть предпочтено лицу безъ спеціальнаго образованія. Къ сожалѣнію, въ настоящее время молодые инженеры, занимающіе мѣста помощниковъ нач. дистанцій, не успѣваютъ пріобрѣсти должной опытности въ путевыхъ работахъ, такъ какъ очень скоро получаютъ повышенія или уходятъ на постройки. Вслѣдствіе этого, старымъ опытнымъ старшимъ дорожнымъ мастерамъ какъ будто слѣдуетъ въ извѣстныхъ случаяхъ отдать предпочтеніе. На Моск.-Каз. ж. д. на болѣе трудныхъ дистанціяхъ имѣются тѣ и другіе.

По вопросу 78

78. Выяснить полезность или невыгодность спеціальныхъ мастерскихъ службы пути.

По мнѣнію П. А. Бржостовскаго, выгода устройства подобныхъ мастерскихъ въ извѣстныхъ случаяхъ несомнѣнна. При всякомъ заказѣ поставщикамъ или фирмамъ приходится за заказанные предметы уплачивать не только стоимость изготовленія таковыхъ и доставку внѣ дороги, но и приплачивать фирмѣ ту прибыль, какую она желаетъ извлечь изъ своего предпріятія. Вмѣстѣ съ тѣмъ, фирмы не всегда выполняютъ заказы въ потребный срокъ и, хотя и уплачиваютъ неустойку, но дѣло отчасти тормозится.

Эти причины учтены Моск.-Каз. ж. д., и уже нѣсколько лѣтъ на дорогѣ имѣется рельсообрѣзная мастерская на ст. Арапово, не говоря уже о двухъ пропиточныхъ заводахъ, существующихъ одинъ съ 1889 г., а другой съ 1897 г. Далѣе на ст. Симбирскъ имѣется мастерская для выдѣлки желѣзобетонныхъ издѣлій (столбиковъ семафорныхъ, верстовыхъ, уклонныхъ и т. д., трубъ, пустотѣлыхъ камней, черепицы и т. п.).

Въ ближайшемъ будущемъ предположено приступить къ постройкѣ и оборудованію мастерской для выдѣлки стрѣлочныхъ переводовъ и кирпичнаго завода съ годовою производительностью въ 1 милліонъ. Эти мастерскія, включая рельсообрѣзную и желѣзобетонную, предположено сосредоточить на ст. Рузаевка для болѣе удобнаго сконцентрированія надзора за ними и руководительства работами.

По вопросу 79

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

выясняется, что техническій отдѣлъ службы раздѣляется на 4 спеціальныя части (подотдѣла), а именно:

1. Отдѣлъ искусственныхъ сооруженій (мосты, стропила, желѣзобетонныя конструкціи, укрѣпленіе овраговъ, поворотные круги).

2. Отдѣлъ верхняго строенія (верхнее строеніе пути, станціи, сигнализація, централизація).

3. Отдѣлъ водоснабженія (водоснабженіе, канализація, біологическая очистка сточныхъ водъ, отопленіе и вентиляція, испытаніе камней).

4. Архитектурный отдѣлъ (всѣ гражданскія постройки).

Кромѣ того, при техническомъ отдѣлѣ имѣется чертежная.

Техническій отдѣлъ составляетъ всѣ проекты какъ по эксплоатаціоннымъ, такъ и по новымъ работамъ, смѣты къ нимъ, вырабатываетъ типовые проекты всякаго рода сооруженій и рас-

цѣнки на разнаго рода строительныя работы. Въ техническомъ же отдѣлѣ составляются инструкціи для служащихъ по всевозможнымъ техническимъ вопросамъ и, вообще, даются отвѣты и заключенія на всѣ возникающіе на дорогѣ техническіе вопросы, относящіеся къ компетенціи сл. п.

Въ настоящее время вслѣдствіе введенія новыхъ нормъ для расчета мостовъ, увеличенія вѣса паровозовъ, введенію новыхъ правилъ сигнализаціи и значительному развитію централизаціи, а также увеличенію движенія, въ техническомъ отдѣлѣ количество работы значительно увеличилось. Прежніе типовые проекты мостовъ трубъ и т. п. требуется пересоставить, усиливается верхнее строеніе, переустраивается сигнализація, развиваются станціи—все это взятое вмѣстѣ является причиной необходимости увеличенія имѣющагося штата техническаго отдѣла.

По вопросу 80

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

выясняется, что отчетность нач. дистанцій и дорожныхъ мастеровъ на Моск.-Каз. ж. д. сравнительно съ отчетностью казенныхъ дорогъ проще и лишь въ послѣднее время нѣсколько усложнилась вновь вводимой гарантіей рельсъ, въ зависимости отъ числа прошедшихъ поѣздовъ.

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.

докладывается, что всѣ новыя работы поручаются для производства нач. дистанцій. Затрудненій и недоразумѣній отъ такого порядка не замѣчается.

Д. По службѣ тяги.

По вопросу 82

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

П. І. Красовскій докладываетъ, что норма расхода паровозами топлива на предстоящій періодъ года назначается, исходя изъ результатовъ примѣненія дѣйствовавшей нормы за тотъ же періодъ предыдущаго года, по каждому участку, роду движенія и типу паровозовъ съ измѣненіемъ до нормальнаго сбереженія.

*

отъ исправности хода поѣздовъ.

Сбереженіе принято считать нормальнымъ, если оно въ предѣлахъ смѣты, т. е. составляетъ отъ нормы 9%—11% (для машинистовъ 33—41 коп. на 100 пар.-вер.). Дѣйствительный расходъ по преміи находится въ прямой зависимости отъ дѣйствительнаго расхода матеріала топлива.

За единицы сбереженія топлива уплачивается паровознымъ машинистамъ:

за 1 куб. саж. дровъ	77	коп.,
„ 1 пуд. нефти	4,4	„
„ 1 „ угля	2,64	„

помощникамъ машинистовъ—въ половинномъ размѣрѣ.

Учетъ означенной преміи производится по порядку, установленному приказомъ отъ 27 ноября 1907 г. за № 81. По этому порядку, между прочимъ, книжки требованій на заборъ матеріаловъ топлива, освѣщенія и смазки съ печатными номерами паровозовъ составляютъ неотъемлемую принадлежность паровозовъ, а не паровозныхъ бригадъ. Расходъ топлива опредѣляется по выданнымъ паровознымъ машинистомъ требованіямъ, норма—на основаніи пробѣга по маршрутамъ и квитанціямъ паровозныхъ машинистовъ. Премія за сбереженіе и вычетъ за перерасходъ матеріаловъ распредѣляются въ каждомъ паровозѣ по каждому лицу пропорціонально сдѣланному пробѣгу.

Вычеты за перерасходъ топлива производятся съ машинистовъ и помощниковъ ихъ только изъ преміи за послѣдующіе мѣсяцы.

Кромѣ паровозныхъ машинистовъ и ихъ помощниковъ, премія за сбереженіе топлива уплачивается администраціи и служащимъ депо по установленнымъ %% отъ сбереженія паровозныхъ машинистовъ.

Такъ, напримѣръ, нач. депо Рязань, уплачивается 10% съ 9/10 сбереженій паровозовъ своего депо, что составляетъ, въ среднемъ, ежемѣсячно (за 1911 г.) около 75 руб.

Правильность установленія нормы топлива обезпечивается статистическими данными о результатѣ примѣненія дѣйствовавшей нормы за каждый мѣсяцъ по участкамъ дороги, роду движенія и типамъ паровозовъ и предѣлами смѣтныхъ назначеній.

Что же касается до размѣровъ расхода топлива паровозами, то они опредѣляются циркулярными распоряженіями по сл. т. за №№ 1, 4, 11, 20 и 26 за 1911 г. на періоды—декабрь 1910 г.—февраль 1911 г. мартъ—апрѣль 1911 г., май—сентябрь 1911 г., октябрь—ноябрь 1911 г. и декабрь 1911 г.—февраль 1912 г.

Норма назначается для поѣздовъ пассажирскихъ и товарныхъ: постоянная—на 1000 паровозо-верстъ и измѣняющаяся—

на 1000 гружен. вагоно-верстъ; для рабочихъ поѣздовъ—на 1000 поѣздо-верстъ между станціями и 1 часъ работы и простоя въ предѣлахъ станцій и карьерахъ; для маневровъ на 1 часъ работы спеціально маневровыхъ паровозовъ со включеніемъ работы съ передаточными поѣздами и резерва отъ маневровъ.

Нормы на 1 вагонъ зависятъ отъ состава и вѣса поѣзда и зависимость эта учитывается тѣмъ, что нормы, напримѣръ, для вѣтвей, на коихъ обращаются поѣзда меньшаго состава, чѣмъ по главной линіи, при одинаковыхъ прочихъ условіяхъ, назначаются выше. Опозданія поѣздовъ въ тѣхъ предѣлахъ, кои имѣютъ мѣсто на дорогѣ, не вліяютъ на нормы.

При составленіи нормъ и при учетѣ преміи, статистика пользуется вспомогательными справками. О результатѣ примѣненія нормъ расхода топлива по депо, родамъ движенія и сѐріямъ паровозовъ составляются ежемѣсячно за каждый истекшій мѣсяцъ справки. Въ этихъ справкахъ указывается процентное сбереженіе матеріаловъ по сравненію съ нормой.

Расходъ по преміи за сбереженіе топлива въ 1911 г. составилъ 87 коп. на 100 паровозо-верстъ.

По вопросу 83

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

П. І. Красовскій докладываетъ, что нормы за сбереженіе расходовъ по текущему и малому ремонту паровозовъ и тендеровъ, производимыхъ между капитальными ремонтами, указаны въ циркулярѣ управленія дороги отъ 2 іюля 1910 г. за № 16, а именно: см. таблицу на стр. 80.

По вопросу 84

84. Нормы износа бандажей паровозовъ и вагоновъ.

сообщается, что правила осмотра колесныхъ паръ примѣняются на Моск.-Каз. ж. д. въ полномъ объемѣ постановленія Министра П. С. отъ 19/VIII—1903 г. (См. правила осмотра колесныхъ паръ подвижного состава, находящихся въ службѣ).

Предѣльный износъ бандажей подъ товарными вагонами—7 мм. и подъ пассажирскими—5 мм.

Минимальный размѣръ бандажей подъ товарными вагонами—22 мм., а подъ пассажирскими—25 мм.

Минимальный размѣръ гребней у бандажей подъ товарными вагонами—22 мм., а подъ пассажирскими—28 мм.

НОРМЫ

на 100 паровозо-верстъ по разрядамъ пробѣговъ.

Разрядъ.	Серіи паровозовъ.														
	Бк.		Дп.			Б. Бг. Бп. Тг.		Бс. Бт. Т. Г. Гш. Мм. Мг.			Аф. Ас. Ак. А. Аб. Аг. Ан. Ап. Мк.			Н. Нп.	
	Московско-Рязанское.	Рязанско-Казанское.	Московско-Рязанское.	Рязанско-Казанское.		Московско-Рязанское.	Рязанско-Казанское.	Московско Рязанское.	Рязанско-Казанское.		Московско-Рязанское.	Рязанско-Казанское.		Московско Рязанское.	Рязанско-Казанское.
	На нефти и углѣ.		На нефти и углѣ.		На дров.	На нефти и углѣ.		На нефти и углѣ.		На дров.	На нефти и углѣ.		На дров.	На нефти и углѣ.	
1	1,80	1,85	1,85	1,90	1,80	1,70	1,75	1,80	1,85	1,80	1,90	1,95	1,90	4,00	4,05
2	2,80	2,90	2,90	2,95	2,80	2,70	2,80	2,80	2,90	2,80	2,80	2,90	2,80	6,00	6,10
3	3,30	3,40	3,40	3,45	3,30	3,20	3,30	3,40	3,50	3,40	3,50	3,60	3,50	7,00	7,10

Для всѣхъ паровозовъ, работающихъ спеціально на маневрахъ, нормы назначаются на 30% меньше вышеуказанныхъ.

Если паровозъ серіи Дп, Бк, Бг, Бп, Б, Бс, Бт, Т, Г, Тг, Мм, Мг, или Гш сдѣлаетъ пробѣгъ, превосходящій нормальный на 50000 верстъ, то выдается премія въ размѣрѣ 100 руб. сверхъ опредѣленной по нормѣ.

Если паровозъ серіи Аф, Ас, Ак, А, Аб, Аг, Ап, Ан или Мк сдѣлаетъ пробѣгъ на 40000 верстъ больше нормальнаго, то премія выдается 150 рублей.

Если паровозъ серіи Н и Нп, сдѣлаетъ тотъ же пробѣгъ, то премія выдается 300 рублей.

По вопросу 85

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

сообщается, что разсматриваемыя нормы и преміи для паровозовъ установлены циркулярами управленія Моск.-Каз. ж. д. отъ 24 сентября 1902 г. № 46, отъ 7 іюня 1907 г. № 24, отъ 22 ноября 1907 г. № 43, отъ 8 іюня 1910 г. № 14, отъ 29 іюля 1910 г. № 17, отъ 24 мая 1911 г. № 19 и отъ 30 марта 1912 г. № 7.

Въ настоящее время сл. т. приступлено къ разработкѣ новыхъ нормъ премированія сбереженія смазочныхъ матеріаловъ, вслѣдствіе нѣкоторыхъ недостатковъ прежнихъ нормъ, (напримѣръ, одинаковое премированіе сбереженій по службѣ на паровозахъ угольнаго и нефтяного отопленій).

Расходъ по преміямъ за сбереженіе въ 1911 г. матеріаловъ составилъ на 100 паровозо-верстъ:

освѣщенія паровозовъ... 0 коп.,
смазки паровозовъ и тендеровъ.... 12 коп.

Норма для смазки вагоновъ не установлена, но обусловлена выдача преміи за уменьшеніе количества отцѣпокъ отъ поѣздовъ вагоновъ по горѣнію буксъ въ томъ случаѣ, когда расходъ по смазочнымъ матеріаламъ не превышаетъ смѣтныхъ назначеній болѣе 10%.

О результатѣ примѣненія нормъ на смазочные и освѣтительные матеріалы составляется ежемѣсячная справка вмѣстѣ съ таковой же для нормъ топлива.

По вопросу 86

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

П. І. Красовскій докладываетъ, что премированіе введено по слѣдующимъ статьямъ расходовъ (очереднымъ номерамъ) V отдѣла эксплоатаціи и на слѣдующихъ основаніяхъ:

Очер. №№ по эксплоатаціи.	Наименованіе премій.	Основанія, на которыхъ примѣняются установленныя преміи, и время, съ котораго онѣ примѣняются.
247.	1) Преміи машинистамъ и помощникамъ ихъ, администраціи и служащимъ депо за сбереженіе топлива паровозовъ.	Согласно періодически объявляемымъ циркулярнымъ распоряженіямъ по службѣ тяги.
	2) Премія паровознымъ бригадамъ за нагонъ опозданія пассажирскихъ поѣздовъ:	Приказъ отъ 25 апрѣля 1905 г. за № 33. Преміяна участкѣ Москва—Рязань существуетъ приблизительно болѣе 10 лѣтъ.
	а) на участкѣ Москва—Рязань.	
	б) на участкахъ: Рязань—Сызрань, Рузаевка—Свіяжскъ, Инза—Симбирскъ и Н.—Новгородъ—Пенза.	Премія введена съ 1 апрѣля 1912 г. приказомъ отъ 13 марта 1912 г. за № 24.
248.	Премія паровознымъ машинистамъ и помощникамъ ихъ за сбереженіе матеріаловъ по освѣщенію паровозовъ.	Съ 1-го Октября 1912 года. Циркуляры управленія дороги: отъ 24 сентября 1902 г. № 46, 7 іюня 1907 г. № 24, 22 ноября 1907 г. № 43, 8 іюня 1910 г. № 14, 29 іюля 1910 г. за № 17. 24 мая 1911 г. № 19. 30 марта 1912 г. № 7.
250.	Премія паровознымъ машинистамъ и помощникамъ ихъ за сбереженіе матеріаловъ смазки паровозовъ и тендеровъ.	Съ давняго времени болѣе 30 лѣтъ. Циркуляры эти приложены при справкѣ отдѣла статистики службы тяги.
261.	1) Премія начальникамъ депо, ихъ помощникамъ, ревизорамъ, осмотрщикамъ вагоновъ и проч. за исправное движеніе поѣздовъ и открытія поврежденій въ составѣ.	Приказъ отъ 26 марта 1890 года за № 35.
	2) Премія за сокращеніе маневровой работы паровозовъ.	Приказъ отъ 17 іюня 1902 г. за № 56. Введена съ 1 іюля 1902 г.
275.	Рабочая сила по смазкѣ вагоновъ.	
	Премія поѣзднымъ смазчикамъ, кондукторамъ-смазчикамъ, станціоннымъ смазчикамъ и осмотрщикамъ вагоновъ за уменьшеніе числа отцѣпокъ отъ поѣздовъ вагоновъ по горѣнію буксъ.	Циркуляръ управленія дороги отъ 10 декабря 1909 г. за № 30.
298.	Премія за сокращеніе простоя паровозовъ въ ремонтѣ главныхъ мастерскихъ.	Съ 1-го января 1903 г. Въ настоящее время премія примѣняется на основаніи положенія, утвержденнаго правленіемъ отъ 18 Ноября 1910 г. за № 6465/1, и циркуляра управленія отъ 20 декабря 1910 г. за № 38.

Очер. №№ по эксплоатаціи.	Наименованіе премій.	Основанія, на которыхъ примѣняются установленныя преміи, и время, съ котораго онѣ примѣняются.
298.	Премія за сбереженіе расходовъ по текущему, малому и среднему ремонту паровозовъ и тендеровъ.	Съ 1 Января 1904 года. Нынѣ премія эта примѣняется па основаніи дополненнаго положенія, изданнаго въ 1911 году, и циркуляра Управленія отъ 1 Іюля 1910 г. за № 16.
301.	Премія мастеровымъ и осмотрщикамъ на передаточныхъ пунктахъ ст. Николаевка за успѣшную передачу на сосѣднія дороги товарныхъ вагоновъ въ исправномъ состояніи и достиженія послѣднимъ сокращенія браковокъ вагоновъ.	Циркуляръ управленія дороги отъ 8 августа 1905 года за № 77.

На предложеніе Предсѣдателя ознакомить подробнѣе съ преміей по очер. № 261, П. І. Красовскій докладываетъ, что для однообразнаго вознагражденія служащихъ за предупрежденіе ими несчастныхъ случаевъ съ людьми, поѣздами и имуществомъ дороги, правленіемъ общества утверждены нижеслѣдующія, одобренныя г. инспекторомъ дороги нормы наградъ:

1) За остановку поѣздовъ въ пути, по случаю горѣнія буксъ въ вагонахъ, ежели таковое не было извѣстно на станціи отправленія и не было сознательно допущено, въ видѣ пробы до слѣдующей станціи . . — р. 75 к.
2) За открытіе въ движущемся поѣздѣ поломокъ въ подвижномъ составѣ, или влачащихся подъ нимъ отпавшихъ, или сломанныхъ его частей и своевременную остановку поѣзда . . . . . 3 „ — „
3) За остановку при обнаруженіи въ немъ какихъ-либо предметовъ нагрузки развалившимися и грозящими свалиться на путь. 3 „ — „
4) За остановку поѣзда съ сорванною вѣтромъ кровлею вагоновъ. . . . . — „ 75 „
5) За остановку поѣзда при замѣченномъ пожарѣ въ немъ . . . . . 5 „ — „
6) За открытіе схода колесъ съ осей, а равно и продольныхъ трещинъ въ осяхъ и и бандажахъ . . . . . 3 „ — „

7) За открытіе поперечныхъ трещинъ въ осяхъ бандажахъ	5 р. — к.
8) За обнаруженіе въ поѣздѣ злоумышленниковъ, сбрасывающихъ грузъ изъ вагоновъ на путь и остановку поѣзда	5 „ — „
9) За задержаніе стражею съ украденными предметами или общественнымъ имуществомъ лицъ постороннихъ	2 „ — „
10) За задержаніе съ тѣмъ же служащихъ на дорогѣ	3 „ — „
11) За задержаніе злоумышленниковъ, спрыгнувшихъ съ поѣзда	5 „ — „
12) За предупрежденіе столкновеній подвижного состава вообще распорядительностью стрѣлочниковъ	10 „ = „
13) За предупрежденіе столкновеній поѣздовъ на станціяхъ	25 „ — „
14) Тоже на линіи	50 „ — „
15) За обнаруженіе лопнувшихъ на пути рельсъ и ихъ своевременное огражденіе сигналами остановки:	
днемъ	1 „ 50 „
ночью	2 „ — „

16) Затѣмъ, за случаи предупрежденія несчастій съ поѣздами, людьми и имуществомъ дороги, не предусмотрѣнные сими нормами, а равно за случаи, аналогичные съ вышеприведенными, но происшедшіе при обстановкѣ, доказывающей особенную внимательность и сообразительность предупредившаго, назначаются награды увеличеннаго размѣра по усмотрѣнію правленія общества.

По вопросу 87

87. Распредѣленіе водоснабженія по линіи; мощность источниковъ и машинъ. Не представляется ли выгоднымъ сдѣлать нѣкоторыя измѣненія въ распредѣленіи водоснабженія для

сообщается, что вслѣдствіе того, что Моск.-Каз. ж. д. захватываетъ раіонъ богатый водой (рѣки, пруды, подпочвенныя воды), водоснабженіе дороги вполнѣ обезпечено. Станціи водоснабженія распредѣлены на такомъ разстояніи одна отъ другой, что наибольшее разстояніе между ними—41 верста (Барышъ—Кузоватово, Сызранскія вѣтви).

Источниками водоснабженія, въ количествѣ 85, служатъ рѣки, озера, пруды, артезіанскія скважины, водосборные колодцы

достиженія наименьшей задержки поѣздовъ на станціяхъ и устраненія въ снабженіи паровозовъ водой въ депо?

и, наконецъ, искусственные водоемы (запруженные овраги). Въ процентномъ отношеніи послѣдніе распредѣляются такимъ образомъ:

живые источники (рѣки, пруды, ручьи)	66%
артезіанскія скважины	8%
колодцы (сборные)	10%
запруженные овраги	16%

Изъ вышеизложенныхъ цифръ видно, что только 16% всѣхъ источниковъ водоснабженія искусственные, съ 6-мѣсячнымъ запасомъ воды, остальные же источники вполнѣ обезпечены водою на круглый годъ.

Наибольшей мощности насосъ имѣется на водокачкѣ ст. Симоново и Москва, съ производительностью 1800 куб. фут. въ часъ, при 40 нормальныхъ оборотахъ, наименьшей мощности насосъ на ст. Зарайскъ, приводимый въ дѣйствіе вѣтрянымъ двигателемъ—съ производительностью 142 куб. фут.—1 часъ, при 45 оборотахъ.

Распредѣленіе станцій водоснабженія на Моск.-Каз. ж. д. сдѣлано равномѣрно и по условію подачи воды на паровозы всѣ станціи находятся въ одинаковомъ положеніи. Въ 1911 г. для ускоренія подачи воды на паровозы пассажирскихъ поѣздовъ, дабы тѣмъ самымъ сократить стоянки пассажирскихъ поѣздовъ изъ-за набора воды, были установлены на главныхъ путяхъ главной линіи третьи гидравлическія колонны, спеціально для подачи воды на паровозы пассажирскихъ поѣздовъ.

Въ виду вышеизложеннаго, въ настоящее время задержекъ пассажирскихъ поѣздовъ наборомъ воды не повторяется, а потому не представляется нужнымъ производить какія-либо измѣненія въ распредѣленіи водоснабженій.

Вопросъ 88

помѣщенъ въ отдѣлѣ В.

По вопросу 89

89. Условія и правила очистки воды.

сообщается, что на Моск.-Каз. ж. д. жесткость воды очень небольшая. Средняя жесткость для всей линіи составляетъ 14 нѣмецкихъ градусовъ, а потому умягченіе таковой химической очисткой невыгодно. Исключеніе составляетъ вода артезіанскихъ

скважинъ на двухъ станціяхъ: Москва и Свіяжскъ, гдѣ жесткость достигаетъ до 52 нѣмецкихъ градусовъ, но артезіанская вода ст. Москва расходуется на нужды холодильника, гдѣ жесткость значенія не имѣетъ, а на ст. Свіяжскъ расходъ воды для паровозовъ крайне малъ,—расходуется она главнымъ образомъ на маневренные паровозы.

Вопросъ 90

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

признается достаточно освѣщеннымъ доложеннымъ раньше; кромѣ того, этого вопроса предполагается коснуться еще разъ въ организаціонной программѣ.

По вопросу 91

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

а) разныхъ запасныхъ частей паровоза,

б) вагоновъ пассажирскихъ и товарныхъ,

в) колесныхъ скатовъ,

г) бандажей,

д) осей,

е) инструментовъ,

ж) рессоръ,

з) пружинъ,

и) паровозной арматуры,

і) буферовъ,

к) стяжныхъ цѣпей,

л) стяжекъ,

м) нормы запасовъ разныхъ матеріаловъ.

сообщается, что нач. м. сл., руководствуясь данными о расходѣ матеріаловъ за послѣдніе 3 года, ежегодно составляетъ вѣдомости, для каждаго склада (кромѣ центральнаго магазина и магазина ст. Перово) всѣхъ матеріаловъ, исключая осей бандажей и колесъ, потребныхъ на предстоящій годъ, каковыя вѣдомости разсылаются нач. депо и мастерскихъ для просмотра и надлежащаго исправленія; по полученіи вѣдомостей съ линіи, таковыя передаются м. сл. на окончательный просмотръ агенту сл. т., состоящему представителемъ службы въ совѣщаніи по покупкамъ матеріаломъ при правленіи, послѣ чего возвращаются обратно въ м. сл., гдѣ по этимъ вѣдомостямъ и составляются для каждаго склада нормы 3-мѣсячнаго запаса матеріаловъ.

Нормы запаса для центральнаго склада и магазина ст. Перово не вырабатываются.

Что касается годового запаса осей, бандажей и колесъ, то вѣдомости на таковые ежегодно составляются непосредственно нач. т. по донесеніямъ Перовскихъ и Московскихъ мастерскихъ.

Запасныя части, требующіяся нечасто, т. е. не ассортиментныя, пріобрѣтаются каждый разъ по отдѣльному разрѣшенію управляющаго дорогою.

По вопросу 92

92. Условія и правила пріемки матеріаловъ для ремонта.

докладывается, что всѣ поступающіе на дорогу отъ поставщиковъ матеріалы, исключая тѣхъ, пріемка коихъ производится агентами дороги на заводахъ, принимаются въ качественномъ отношеніи, согласно условіямъ заказа, комиссіей, собирающейся въ центральномъ магазинѣ одинъ разъ въ недѣлю; количественную же пріемку производитъ м. сл., при посредствѣ биржевой артели.

Въ составъ пріемочной комиссіи, назначаемой управляющимъ дорогою, входятъ агенты всѣхъ службъ по одному отъ каждой и инженеръ для порученій при управляющемъ дорогою, являющійся предсѣдателемъ комиссіи; при отсутствіи послѣдняго предсѣдательствуетъ нач. м. сл.

Кромѣ указанныхъ представителей службъ, являющихся непремѣнными членами комиссіи, отъ каждой службы назначаются еще по 1—2 агента, присутствіе которыхъ не обязательно и зависитъ отъ ихъ усмотрѣнія, въ зависимости отъ того, подлежатъ ли пріемкѣ такіе матеріалы, въ качествѣ коихъ они, какъ главные потребители, заинтересованы.

Въ случаѣ участія, необязательный членъ комиссіи пользуется правомъ голоса наравнѣ съ непремѣнными.

О засѣданіяхъ комиссіи всѣ члены ея какъ непремѣнные, такъ и необязательные, извѣщаются м. сл. за 3 дня повѣстками, въ коихъ должно быть точно указано, какіе матеріалы, въ какомъ количествѣ и по какой цѣнѣ.

Каждый изъ членовъ комиссіи, получивъ такую повѣстку, подготовляетъ данныя къ дачѣ своего отзыва по тѣмъ матеріаламъ своей службы, кои требуютъ предварительнаго испытанія, и о результатахъ послѣднихъ докладываетъ комиссіи.

Испытанія металлическихъ образцовъ производятся въ Московскихъ мастерскихъ дороги, гдѣ имѣется для этой цѣли разрывная машина; производство же, требующихся по техническимъ условіямъ, анализовъ дорогой для исполненія передаются на сторону въ частныя лабораторіи.

Матеріалы, принятые комиссіей, немедленно передаются въ распоряженіе м. сл. для расходованія, о забракованныхъ же сообщается поставщикамъ съ предложеніемъ въ трехдневный срокъ убрать таковые изъ центральнаго магазина для замѣны на годные.

По вопросу 93

93. Существуетъ ли пріемка отремон-

докладывается, что пріемка отремонтированнаго въ главныхъ мастерскихъ паровоза производится, согласно особому на каждый

тированнаго въ главныхъ мастерскихъ подвижного состава агентами тѣхъ депо, куда поступаетъ отремонтированный составъ?

разъ распоряженію нач. т., паровозной бригадой и помощникомъ нач. депо, или мастеромъ того депо, куда, согласно циркулярному распоряженію отъ 8/XI—1910 г. за № 16 [1]), приписанъ паровозъ.

Пріемка паровоза сопровождается пробной поѣздкой съ поѣздомъ, осмотромъ паровоза, согласно §§ 9 и 10 циркулярнаго распоряженія отъ 30/XII—1910 г. за № 24 и распиской пріемщиковъ на протоколѣ ремонта принимаемаго паровоза.

Что касается пассажирскихъ вагоновъ, то агенты, наблюдающіе за исправнымъ состояніемъ ихъ, подчинены нач. Перовскихъ мастерскихъ, поэтому пріемка отремонтированныхъ вагоновъ главными мастерскими не производится.

---

[1]) Моск.-Каз. ж. д. Циркулярное распоряженіе по службѣ тяги 16 Москва, ноября 8 дня 1910 года.

Порядокъ пріема въ Московскихъ и Алатырскихъ мастерскихъ паровозовъ, выходящихъ изъ большого ремонта.

О всякомъ выходящемъ изъ большого ремонта паровозѣ паровозный отдѣлъ сл. тяги заблаговременно телеграммой извѣщаетъ о днѣ его выхода изъ ремонта депо, въ которое таковой долженъ поступить.

На основаніи этого извѣщенія начальникъ депо командируетъ въ мастерскія своего помощника для принятія паровоза и бригаду для слѣдованія съ нимъ въ свое депо.

Къ назначенному для сдачи паровоза дня, паровозъ долженъ быть приведенъ въ полный порядокъ, не допуская засаливанія и закрашиванія отдѣльныхъ и полированныхъ частей.

Протоколъ на ремонтъ ко дню пріемки долженъ быть уже составленъ и къ нему должно быть приложено подлинное заявленіе на ремонтъ.

Пріемъ паровоза производится въ горячемъ состояніи, послѣ пробной поѣздки съ поѣздомъ, съ осмотромъ поршней, золотниковъ и вообще паро распредѣлительнаго механизма, если окажется сомнѣніе въ ихъ исправности.

Недостатки, обнаруженные при испытаніи паровоза и затѣмъ при осмотрѣ его частей, заносятся въ особую книгу.

По удаленіи указанныхъ недостатковъ агентъ пріемщикъ расписывается въ этой книгѣ съ надлежащими отмѣтками, если это требуется, и подписываетъ протоколъ на ремонтъ паровоза.

Послѣ этого, паровозъ считается принятымъ и отправляется командированной бригадой въ назначенное депо, а протоколъ и полное заявленіе съ приложеніемъ описанія оказавшихся недостатковъ на другой день высылаются въ службу тяги.

О неисправностяхъ, которыя обнаружатся въ теченіе 3000 верстъ пробѣга паровоза и которыя могутъ быть отнесены исключительно къ неправильной сборкѣ или небрежной работѣ мастерскихъ, должны мнѣ сообщаться Начальникомъ депо черезъ паровозный отдѣлъ.

Паровозы, выходящіе изъ малаго ремонта въ Московскихъ мастерскихъ, принимаются ревизоромъ Московскаго участка службы тяги совмѣстно съ паровозной бригадой.

Начальники депо при желаніи могутъ лично принимать паровозъ, испрашивая каждый разъ на это разрѣшеніе телеграммой.

По вопросу 94

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

приводится слѣдующая справка.

Паровозы.

Родъ ремонта.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Календарныхъ дней.		
Большой	145	138	138

Вагоны:

Пассажирскіе:

Родъ ремонта.	1909 г.		1910 г.		1911 г.	
	мягк.	жестк.	мягк.	жестк.	мягк.	жестк.
	Календарныхъ дней.					
Капитальный *) .	199	131	170	96	181	129

Товарные:

Средняя продолжительность нахожденія товарныхъ вагоновъ въ періодическомъ осмотрѣ:

въ 1909 году . . . .
„ 1910 „ . . . . } 3—2 дня.
„ 1911 „ . . . .

*) между капитальнымъ и среднимъ ремонтомъ разницы не дѣлается.

По вопросу 95

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

П. I. Красовскій сообщаетъ, что комплектованіе мастерскихъ производится частью пріемомъ мастеровыхъ со стороны, частью изъ учениковъ и частью изъ рабочихъ. Пріемъ мастеровыхъ и учениковъ производится, согласно потребности, распоряженіемъ нач. мастерскихъ и депо съ утвержденія нач. сл. т.

Пріемъ учениковъ совершается регламентированнымъ порядкомъ по очереди поступленія прошеній, напримѣръ, для Московскихъ мастерскихъ принятъ слѣдующій порядокъ:

Для опредѣленія очереди выясняются слѣдующія обстоятельства:

А. Число лѣтъ службы отца на дорогѣ (не менѣе пяти).

Б. *Мѣсто служенія.*

Если въ Московскихъ мастерскихъ, то коэффиціентъ его принимается равнымъ	30	При жизни отца, находящагося на службѣ.
Если на линіи по сл. т.	20	
Если по другимъ службамъ . . .	10	
Если въ Московскихъ мастерскихъ, то	35	При уволенномъ отцѣ, если съ момента увольненія прошло не болѣе года.
„ на линіи по сл т., то. . . .	25	
„ по другимъ службамъ, то . .	12	
Если въ Московскихъ мастерскихъ, то	40	
„ на линіи по сл. т.	30	При отцѣ-пенсіонерѣ.
„ по другимъ службамъ, то . .	15	
Если въ Московскихъ мастерскихъ .	60	
„ на линіи по с. т.	40	При умершемъ отцѣ.
„ по другимъ службамъ . . .	20	

В. *Число дѣтей.*

Г. *Поденный заработокъ въ мѣсяцъ, считая по 30 дней, а для штатныхъ—полный мѣсячный заработокъ (средній).*

Д. *Возрастъ желающаго поступить въ ученики (не моложе 15 лѣтъ и не старше 17 лѣтъ).*

Примѣчаніе: Родственники: племянники, братья и проч. не принимаются.

Примѣръ: Слесарь мастерскихъ имѣетъ слѣдующія данныя:

А. Служитъ на дорогѣ 15 лѣтъ (отецъ живъ).

Б. Такъ какъ находится въ мастерскихъ, то коэффиціентъ имѣетъ 30.

В. Число дѣтей имѣетъ 5.

Г. Поденный заработокъ 2 руб., слѣдовательно, въ мѣсяцъ 60.

Д. Возрастъ ученика 15 лѣтъ.

На основаніи этихъ данныхъ право просителя выразится слѣдующимъ образомъ:

$$К = \frac{а + б + в + д}{г}$$, или, подставляя числа, получимъ:

$$К = \frac{15 + 30 + 5 + 15}{60} = \frac{65}{60} = 1{,}08333 \ldots$$

Такимъ образомъ, въ зависимости отъ указанныхъ данныхъ, просители зачисляются въ очередь.

Исключенія допускаются рѣдко при распоряженіяхъ правленія, управляющаго дорогою и нач. сл. т.

По вопросу 96

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

докладывается, что работы по капитальному, среднему и малому ремонту въ главныхъ мастерскихъ производятся по расцѣнкамъ на сдѣльныя работы. Въ мастерскихъ при всѣхъ депо, кромѣ Лукояново и Сызрани-Батраковъ, работы производятся также по расцѣнкамъ на сдѣльныя работы. Въ Лукояновѣ и Сызрани-Батракахъ—по поденному расчету съ начисленіемъ преміи за успѣшный выпускъ изъ ремонта. Текущій ремонтъ производится по поденному расчету. Часовыя расцѣнки не примѣняются.

Расцѣнки на сдѣльныя работы вырабатываются администраціей и вводятся въ дѣйствіе при заключеніи новаго договора о наймѣ или съ соблюденіемъ двухнедѣльнаго срока—при наймѣ безъ срока.

Сверхурочныя работы примѣняются въ исключительныхъ случаяхъ и засчитываются первые два часа дѣйствительнаго времени по полтора часа за часъ, а за слѣдующіе часы—по два часа за одинъ часъ.

По вопросу 97

97. Способы использованія труда рабочихъ при уменьшеніи работъ.

сообщается, что, при уменьшеніи работъ въ мастерскихъ при депо, сокращается число рабочихъ дней, также примѣняется увольненіе въ отпускъ безъ сохраненія содержанія, а иногда и переводъ въ главныя мастерскія.

Въ главныхъ мастерскихъ примѣняются тѣ же пріемы, если оказывается невозможнымъ занять мастеровыхъ другими работами, какъ, напримѣръ, работами по конструктивнымъ передѣлкамъ подвижного состава.

По вопросу 98

98. Условія и правила для выбора и пріемки топлива.

сообщается, что уголь пріобрѣтается на основаніи договоровъ, заключаемыхъ правленіемъ общества дороги съ поставщиками и по техническимъ условіямъ и правиламъ испытанія и пріемки угля.

При послѣдующихъ закупкахъ техническія условія эти, сообразно выяснившимся на опытѣ недостаткамъ ихъ, будутъ нѣсколько измѣнены.

Опредѣленіе практической теплотворной способности угля ѣздою на паровозѣ производится агентомъ сл. т., а къ химическому и калориметрическому анализу угля, въ предѣлахъ договора, дорога прибѣгаетъ лишь въ сомнительныхъ случаяхъ, и тогда дѣло это поручается какой-либо лабораторіи въ Москвѣ.

Пріемка дровъ и нефти производится на точномъ основаніи договоровъ особыми комиссіями, назначаемыми изъ числа мѣстныхъ агентовъ, въ составъ которыхъ со стороны сл. т. входитъ нач. соотвѣтствующаго депо.

Что касается до выбора топлива, то таковой производится соотвѣтственно съ рыночными цѣнами, а также и мѣстными условіями. Въ качествѣ примѣра послѣднихъ можно указать на Пензенскую вѣтвь, на которой, вслѣдствіе противопожарныхъ соображеній, допускается лишь нефтяное отопленіе.

По вопросу 99

99. Условія и правила выбора и пріемки смазочныхъ матеріаловъ.

П. І. Красовскій докладываетъ, что смазочные матеріалы принимаются тѣмъ же порядкомъ, который установленъ для пріемки всѣхъ вообще матеріаловъ (см. отв. на п. 92).

Въ случаяхъ сомнѣнія испытаніе производится въ частныхъ лабораторіяхъ.

При заказѣ этихъ матеріаловъ учитывается надежность и солидность поставляющей фирмы.

При введеніи на дорогѣ новыхъ сортовъ масла, крупному заказу всегда предшествуетъ продолжительное испытаніе пробной партіи предлагаемаго масла.

По вопросу 100

100. Какіе матеріалы пріобрѣтаются непосредственно службой тяги?

сообщается, что непосредственно распоряженіемъ сл. т. пріобрѣтаются матеріалы и издѣлія въ небольшихъ количествахъ въ случаяхъ безотлагательной надобности.

По вопросу 101

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

докладывается, что для пересмотра всѣхъ матеріаловъ, почему-либо не расходуемыхъ въ теченіе послѣднихъ 3-хъ лѣтъ, функціонируетъ на дорогѣ съ конца 1910 г. комиссія въ составѣ представителей всѣхъ службъ по одному отъ каждой.

На обязанности этой комиссіи лежитъ освидѣтельствованіе вышеуказанныхъ матеріаловъ, выясненіе причинъ ихъ продолжительнаго нахожденія въ складахъ дороги безъ расхода и затѣмъ въ зависимости отъ послѣднихъ—рѣшеніе вопроса, какъ поступить съ ними въ дальнѣйшемъ.

Подготовительная работа по составленію вѣдомостей неходовыхъ матеріаловъ производится въ м. сл.

Если при обслѣдованіи обнаруживается, что матеріалы не могутъ быть израсходованы на дорогѣ, вслѣдствіе ухудшенія ихъ качества или изъятія изъ употребленія, то таковые, послѣ утвержденія постановленія комиссіи правленіемъ, перечисляются въ ломъ.

Послѣ перечисленія въ ломъ, матеріалы, могущіе быть утилизованными въ мастерскихъ дороги для литья и поковки, выписываются изъ центральнаго магазина по требованіямъ; всѣ же остальные поступаютъ въ продажу, при чемъ матеріалы, имѣющіе цѣнность на рынкѣ большую, нежели расцѣнивается ломъ, продаются отдѣльно, о чемъ дѣлается комиссіей помѣтка въ актахъ освидѣтельствованія.

Продажа матеріаловъ и лома производится распоряженіемъ правленія дороги—хозяйственнымъ отдѣломъ при правленіи.

По вопросу 102

102. Чѣмъ занимаются техническія конторы службы тяги?

устанавливается, что къ техническимъ конторамъ можно отнести слѣдующіе отдѣлы сл. т.:

Паровозный отдѣлъ, вѣдающій распредѣленіемъ паровозовъ по депо, слѣдящій за работой и ремонтомъ паровозовъ въ депо, назначеніемъ паровозовъ для ремонта въ главныя мастерскія и веденіемъ технической отчетности по паровозному хозяйству.

Вагонный отдѣлъ,—исполняетъ функціи предыдущаго отдѣла по отношенію къ вагонамъ. Кромѣ того, въ немъ сосредоточено дѣлопроизводство по дѣламъ техническихъ комиссій, общихъ съѣздовъ и договорныхъ соглашеній съ другими дорогами, а также и учрежденіями по пассажирскому безпересадочному сообщенію.

Отдѣлъ водоснабженія—помимо надзора за существующимъ устройствомъ водоснабженія, занимается разработкой вопросовъ улучшенія водоснабженія.

и *техническій отдѣлъ,* въ которомъ сосредоточена разработка всѣхъ техническихъ вопросовъ какъ характера эксплоатаціоннаго, такъ и характера новыхъ работъ. Проектированіе же новыхъ главныхъ паровозныхъ мастерскихъ, предположенныхъ къ сооруженію на ст. Муромъ, поручено, вслѣдствіе своей крупности, особому отдѣлу подъ завѣдываніемъ инженера при нач. сл. т. Этому же инженеру по исторически сложившимся обстоятельствамъ порученъ надзоръ за испытаніемъ топлива (главнымъ образомъ угля).

По вопросу 103

103. Распредѣленіе и спеціализація ремонтныхъ мастерскихъ.

П. 1. Красовскій докладываетъ слѣдующее:

Главныхъ мастерскихъ на дорогѣ — 3: паровозныя — въ Москвѣ и Алатырѣ и вагонныя—въ Перовѣ.

Перовскія мастерскія, открытыя въ 1901 г., могутъ быть признаны удовлетворяющими современнымъ требованіямъ и лишь нуждающимися въ частичномъ развитіи и обновленіи оборудованія, переданнаго изъ бывшихъ Московскихъ вагонныхъ мастерскихъ. Средства на расширеніе предусмотрѣны особыми расцѣночными вѣдомостями, по утвержденіи которыхъ и будетъ приступлено къ этимъ работамъ.

Расположеніе вагонныхъ мастерскихъ въ Московскомъ узлѣ избрано въ виду сосредоточенія въ Москвѣ наибольшаго коли-

чества пассажирскихъ вагоновъ и наличія большого обмѣна товарными вагонами съ сосѣдними дорогами.

Московскія мастерскія, открытыя въ 1864 г. и расширенныя въ 1897 г., а также и Алатырскія мастерскія, построенныя въ 1893 г., считаются устарѣлыми и подлежащими для большого ремонта паровозовъ закрытію. Вмѣсто нихъ предполагается сооруженіе на ст. Муромъ строящейся линіи Люберцы-Арзамасъ главныхъ паровозныхъ мастерскихъ, общихъ для всей сѣти. Проектъ этихъ мастерскихъ одобренъ комиссіей мастерскихъ, средства предусмотрѣны расцѣночной вѣдомостью.

Станція расположенія этихъ мастерскихъ—Муромъ избрана на основаніи слѣдующихъ соображеній:

По отношенію къ непроизводительному пробѣгу направляемыхъ въ ремонтъ паровозовъ Муромъ уступаетъ очень немногимъ одному только Арзамасу, но по отношенію ко всѣмъ остальнымъ условіямъ онъ представляетъ несомнѣнныя преимущества.

Муромъ расположенъ въ старинномъ промышленномъ раіонѣ, близъ Кулебакскаго, Выксунскихъ и другихъ заводовъ, на р. Окѣ, представляющей удобный путь для доставки нефтяного топлива, желѣза, лѣсныхъ и другихъ матеріаловъ и въ то же время водный путь безъ того огромнаго парового и моторнаго судоходства, которое на Волгѣ въ столь сильной степени способствуетъ подвижности и дороговизнѣ рабочихъ рукъ въ лѣтнее время. Небольшое, сравнительно, разстояніе отъ Москвы, требующее для проѣзда всего лишь 4—5 часовъ, даетъ возможность управленію дороги удобно слѣдить за работой мастерскихъ, а также снабжать ихъ матеріалами и техническими принадлежностями, не содержа большихъ непроизводительныхъ запасовъ въ матеріальномъ складѣ. Наконецъ, по своему населенію въ 15.000—20.000 жителей и сравнительной дешевизнѣ продовольственныхъ продуктовъ, участковъ земли и строительныхъ матеріаловъ, этотъ городъ является наиболѣе удобнымъ въ смыслѣ благополучнаго устройства быта рабочихъ.

Наконецъ, ко всему этому присоединяется желаніе жителей города Мурома итти навстрѣчу обществу въ дѣлѣ устройства тамъ большихъ паровозныхъ мастерскихъ уступкою на льготныхъ условіяхъ достаточнаго количества подходящей земли.

При всѣхъ основныхъ депо (кромѣ депо Алатырь, которое пользуется Алатырскими мастерскими) имѣются мастерскія для малаго ремонта паровозовъ (наименованія — средній ремонтъ паровозовъ—на дорогѣ нѣтъ).

Большой ремонтъ паровозовъ производится въ Московскихъ и Алатырскихъ мастерскихъ.

Малый ремонтъ паровозовъ производится по депо и въ рѣдкихъ случаяхъ въ главныхъ мастерскихъ.

Большой, средній и годичный осмотръ пассажирскихъ вагоновъ производится въ Перовскихъ мастерскихъ.

По депо годичный осмотръ пассажирскихъ вагоновъ производится лишь въ исключительныхъ случаяхъ.

Большой ремонтъ товарныхъ вагоновъ производится въ Перовскихъ мастерскихъ. (

Трехгодичный осмотръ товарныхъ вагоновъ—въ Перовскихъ мастерскихъ, въ депо Алатырь, Сызрань-Батраки и Рузаевка.

По вопросу 104

104. Оборудованіе мастерскихъ новыми станками и орудіями.

дается слѣдующая справка:

Оборудованіе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо—удовлетворительное. За послѣдніе 4 года было пріобрѣтено новыхъ станковъ, машинъ и орудій на сумму:

Годы пріобрѣтенія.	Стоимость пріобрѣтеннаго механическаго оборудованія.	
	Руб.	Коп.
1908	84.405	54
1909	44.868	16
1910	93.502	02
1911	133.783	23
Итого	356.558	95

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?

мнѣніе представителя дороги сводится къ тому, что при примѣненіи способа обслуживанія товарныхъ паровозовъ подсмѣнными бригадами, можно считать расположеніе всѣхъ участковъ, кромѣ участка Алатырь-Свіяжскъ-Казань, достаточно удобнымъ. Что же касается послѣдняго участка, то таковой будетъ измѣненъ въ зависимости отъ постройки линіи Арзамасъ-Шихраны и моста черезъ Волгу.

По вопросу 106

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

сообщается, что на товарныхъ поѣздахъ должность смазчика совмѣщена съ должностью кондуктора.

По вопросу 107,

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

по мнѣнію администраціи дороги, наиболѣе выгоднымъ представляется способъ смазыванія поѣздными агентами, при условіи совмѣщенія должности смазчика съ должностью кондуктора-тормозильщика, но заправка поѣздными смазчиками длинныхъ составовъ, особенно принятыхъ съ чужихъ дорогъ, является физически трудно выполнимой, поэтому на дорогѣ примѣняется смѣшанный способъ смазыванія, а именно съ 1 апрѣля 1908 года была установлена заправка буксъ станціонными смазчиками, сначала въ Москвѣ, а затѣмъ постепенно въ Рязани, Рузаевкѣ и Батракахъ.

Этотъ способъ, въ связи съ установленіемъ съ 1-го января 1910 года преміи за меньшее противъ установленной нормы число отцѣпокъ вагоновъ отъ поѣздовъ по горѣнію буксъ, далъ слѣдующіе результаты:

Годы.	Число отцѣпленныхъ товарныхъ вагоновъ.	Число отцѣпокъ на 100000 груженыхъ осе-верстъ.
1907	13.305 ваг.	2,18
1908	9.865 „	1,57
1909	9.539 „	1,29
1910	7.483 „	1,22
1911	5.833 „	1,12

при чемъ въ 1907 году дѣйствовали одни поѣздные смазчики.

По вопросу 108

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

мнѣніе представителя дороги сводится къ слѣдующему:

Для Моск.-Каз. ж. д. главныя мастерскія не достигаютъ такихъ размѣровъ, чтобы могъ возникнуть вопросъ о выдѣленіи ихъ въ независимыя отъ нач. сл. т. единицы.

Принципіально же Моск.-Каз. ж. д. считаетъ правильнымъ подчиненіе главныхъ мастерскихъ нач. т., который, будучи отвѣтственнымъ за подвижной составъ, долженъ имѣть въ своемъ распоряженіи и всѣ средства для поддержанія его въ исправности.

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.

П. І. Красовскій докладываетъ, что нормы вознагражденія опредѣляются соотвѣтственно предполагаемой работѣ.

Соотношеніе окладного содержанія и неокладного заработка слѣдующее:

	Окладн. содерж.	Неокладн. заработ.
Паровозные машинисты	30—40%	70—60%
Помощники ихъ	тоже	тоже
Паровозные кочегары	60%	40%
Поѣзн. смазчики и кондуктора — смазчики	33%	67%
Машинисты парового отопленія вагоновъ	73%	27%
Кочегары парового отопленія вагоновъ	70%	30%
Проводники вагоновъ	25—35 руб.	—

Заработокъ регулируется измѣненіемъ нормъ неокладного заработка, принимая во вниманіе смѣтныя назначенія.

Основанія затронутыхъ настоящимъ вопросомъ положеній изложены въ слѣдующихъ приказахъ и циркулярныхъ распоряженіяхъ: № 44 отъ 26 апрѣля 1902 г., № 15 отъ 22-го февраля 1905 года, № 49 отъ 1-го іюня 1905 г., № 57 отъ 30 іюня 1905 г., № 71 отъ 21 сентября 1905 г., № 89 отъ 31-го октября 1905 г.,

№ 91 отъ 23-го ноября 1905 г., № 41 отъ 19-го іюля 1906 г., № 45 отъ 1-го августа 1906 г., № 59 отъ 2-го ноября 1906 г., № 25 отъ 26-го іюня 1911 г., № 50812 отъ 5-го марта 1912 г., № 50986 отъ 30-го марта 1912 г., и № 2372 отъ 20-го декабря 1894 г.

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;

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.

нач. сл. дв., отмѣчая, что разбираемый вопросъ освѣщенъ отвѣтомъ на вопросъ 6 программы Организаціонной Подкомиссіи, докладываетъ слѣдующее:

а) Ежедневно, къ 12 часамъ ночи отчетныхъ сутокъ, всѣ станціи и коммерческіе разъѣзды сообщаютъ управленію дороги и подлежащимъ нач. отд. по движенію свѣдѣнія о товарныхъ вагонахъ, съ подраздѣленіемъ ихъ на груженые по направленіямъ и порожніе по роду вагоновъ. (Циркуляръ по движенію № 42/18 отъ 25 сентября 1908 г.).

б) Выдѣленіе особыхъ неподвижныхъ парковъ товарнаго подвижного состава на Моск.-Каз. ж. д. не практикуется, и существуютъ подвижные резервы на станціяхъ близкихъ къ такимъ пунктамъ дороги, на которыхъ можетъ предвидѣться въ ближайшемъ будущемъ потребность въ погрузкѣ, а также и на станціяхъ первоначальнаго отправленія поѣздовъ. Вышеуказанный способъ даетъ возможность своевременно доставлять вагоны на мѣста потребности, а также и использовать резервные паровозы отъ груженыхъ поѣздовъ, сокращаетъ пробѣгъ одиночныхъ паровозовъ и облегчаетъ пропускную способность во время усиленныхъ грузовыхъ перевозокъ.

По пункту в. см. отвѣтъ по 1 пункту 6 вопроса программы Организаціонной Подкомиссіи.

г) Наилучшему использованію подвижного состава въ отношеніи повышенія средней нагрузки вагоновъ поѣздовъ способствуетъ перевозка сборныхъ грузовъ, регулируемая особымъ положеніемъ, установленнымъ для малой скорости приказомъ за № 20 отъ 12 марта 1909 г., для большой скорости циркуляромъ за № 32 отъ 3 сентября 1909 г.

По вопросу 111

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

докладывается, что нагрузка и выгрузка грузовъ въ праздничные дни, равно и взысканіе платы за простой при невыгрузкѣ груза въ эти дни производятся во всемъ, согласно существующимъ правиламъ, при чемъ время нагрузки и выгрузки грузовъ средствами грузохозяевъ, согласно § 7 правилъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ (Постановленія Министра П. С. отъ 21/24 мая 1895 г. за № 8532 стр. 306 Общ. Уст. изд. 1908 г.) съ 15 ноября 1909 г. впредь до измѣненія на всѣхъ станціямъ Моск.-Каз. ж. д., установлено нижеслѣдующее:

Съ 15 марта по 15 августа съ 5 часовъ утра до 8 часовъ вечера, съ 16 августа по 14 марта съ 7 часовъ утра до 7 часовъ вечера, ежедневно, кромѣ дней: Новаго Года, Богоявленія Господня (1 и 6 января), Благовѣщенія (25 марта), Воскресенія Сырной недѣли, перваго и второго дня Святой Пасхи, дня Святой Троицы, Вознесенія Господня, перваго и второго дня Рождества Христова, когда станціи бываютъ закрыты для всѣхъ грузовыхъ операцій.

По вопросу 112

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

Г. А. Невѣжинъ отмѣчаетъ

существующее на дорогѣ стремленіе къ однотипности паровозовъ на каждомъ участкѣ и на нач. отд. дв. возлагаетъ обязанность согласованія поѣздовъ по участкамъ для паровозовъ одинаковой мощности. Для достиженія возможно меньшаго пересоставленія и увеличенія скорости слѣдованія грузовъ установлены сквозные поѣзда (циркул. распоряженіе № 221137 отъ 22 мая и № 100/4 отъ 9 іюля 1907г., цирк. № 41 отъ 5 сентября 1908 г.) для грузовъ дальняго назначенія по главной линіи изъ Рузаевки и Батраковъ, при чемъ эти поѣзда по большей части ходятъ съ 6-ти-осными паровозами, съ которыми производства работы по вѣтвямъ не допускается и маневры на станціяхъ избѣгается дѣлать. Кромѣ этого, установлены сборные поѣзда съ подборомъ вагоновъ на каждой станціи по направленіямъ и прицѣпляемые вагоны включаются въ поѣздъ въ соотвѣтствующія мѣста, по направленіямъ. (Цирк. распоряженіе №100/4 отъ 22 мая 1907 г., циркуляръ № 41 отъ 5 сентября 1908 г.).

П. І. Красовскій читаетъ слѣдующую справку:

Серія паровозовъ и ихъ сила тяги, которыми обслуживаются товарные поѣзда.

Серіи паровозовъ.	Обслуживаемые участки.	Сила тяги по формулѣ $L \frac{d^2 l p}{D}$ гдѣ L=0,65 для простыхъ маш. L=0,25 „ компаундъ L=0,5 „ маллета
Г	Лукояновъ—Тимирязево	
	Лукояновъ—Нижній-Новгородъ .	
	Симбирскъ—Инза	
	Казань—Зеленый Долъ	5911
	Голутвинъ—Озеры	
	Голутвинъ—Зарайскъ	
	Голутвинъ—Егорьевскъ	
Гш	Земетчино—Кустаревка	6205
Аф	Алатырь—Свіяжескъ	
	Алатырь—Тимирязево	8802
	Симбирскъ—Инза	
Ак,А	Рязань—Чучково	
	Рязань—Рыбное	7792
	Москва—Черусти	
	Москва—Рыбное	
Ан	Москва—Рыбное	
	Рязань—Чучково	
	Рязань—Рыбное	
	Сасово—Чучково	
	Сасово—Арапово	
	Рузаевка—Тимирязево	
	Рузаевка—Пенза	7808—8518
	Рузаевка—Арапово	
	Рузаевка—Базарная	
	Сызрань—Базарная	
	Сызрань—Батраки	
	Алатырь—Тимирязево	
	Алатырь—Свіяжескъ	
	Лукояновъ—Тимирязево	

Серіи паровозовъ.	Обслуживаемые участки.	Сила тяги по формулѣ. $L \frac{d^2 l p}{D}$ гдѣ L=0,65 для простыхъ маш. L=0,25 „ компаундъ L=0,5 „ малетта
	Лукояновъ—Нижній	
	Голутвинъ—Озеры	7808—8518
	Голутвинъ—Зарайскъ	
	Голутвинъ—Егорьевскъ	
Аб,Аг	Алатырь—Тимирязево	8283
	Алатырь—Свіяжескъ	
Ап	Рузаевка—Арапово	
	Рузаевка—Пенза	13738
	Рузаевка—Базарная	
	Рузаевка—Тимирязево	
	Муромъ—Арзамасъ	
	Муромъ—Черусти	
Н,Нп	Москва—Рыбное	
Нк,Нб	Рязань—Рыбное	
	Рязань—Чучково	
	Сасово—Чучково	
	Сасово—Арапово	
	Рузаевка—Арапово	16118
	Рузаевка—Пенза	
	Рузаевка—Базарная	
	Рузаевка—Тимирязево	
	Сызрань—Батраки	
	Сызрань—Базарная	
То	Орѣхово—Ильинскій Погостъ . . .	5119
Мм	На маневрахъ въ Москвѣ и Рузаевкѣ	7454
Мг	„ „ въ Рязани, Сасовѣ, Рузаевкѣ и Сызрани	5911
Мк	На маневрахъ въ Рязани	9523
Ас	Алатырь Свіяжескъ	8802
	„ Тимирязево	

По вопросу 113

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

Г. А. Невѣжинъ докладываетъ, что мѣрой къ уменьшенію пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ служитъ цѣлесообразное передвиженіе вагоновъ изъ подвижныхъ резервовъ, а также задержка паровозовъ въ пунктѣ оборота на нѣсколько часовъ для принятія поѣзда, соотвѣтствующаго направленія (приказъ № 51 и приказъ № 106 отъ 17 августа 1907 г.). Кромѣ того, паровозы, направляемые на службу изъ одного депо въ другое, используются подъ поѣзда. О каждомъ паровозѣ, прослѣдовавшемъ безъ поѣзда, дается депеша, и управленіе дороги, которое ведетъ строгій надзоръ и учетъ за пробѣгомъ паровозовъ резервомъ (бланкъ сер. Дв. V. 10), немедленно выясняетъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ причины, вызвавшія это явленіе.

По вопросамъ 114 и 115

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

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

сообщается, что для заинтересованія служащихъ въ наивыгоднѣйшемъ пользованіи парками товарныхъ вагоновъ и паровозовъ установлены:

1) премія за сокращеніе времени работы постоянныхъ станціонныхъ маневровыхъ паровозовъ (приказомъ № 56 отъ 17 іюня 1902 г.);

2) премія за лучшее использованіе товарныхъ вагоновъ (приказомъ № 76 отъ 30 сентября 1908 г.) и

3) премія по товарнымъ работамъ, разсчитываемая на основаніи положенія объ этихъ работахъ. Положеніе только что переиздано вновь.

СПРАВКА.

%ное отношеніе пробѣга паровозовъ на маневрахъ къ общему пробѣгу паровозовъ.

Годы	%	среднее	Годы	%	Среднее
1895 . .	17,80	До введенія преміи 17,5%	1002 . .	16,64	После введенія преміи 15,49%
1896 . .	16,78		1903 . .	16,37	
1897 . .	17,12		1904 . .	15,44	
1898 . .	17,94		1905 . .	15,76	
1899 . .	16,91		1906 . .	15,64	
1900 . .	17,41		1907 . .	16,36	
1901 . .	18,59		1908 . .	15,39	
			1909 . .	14,33	
			1910 .	13,53	

Результатомъ дѣйствія преміи за сокращеніе времени работы постоянныхъ станціонныхъ маневровыхъ паровозовъ является значительное пониженіе % отношенія пробѣга паровозовъ на маневрахъ къ пробѣгу съ поѣздами и, въ связи съ этимъ, пониженіе расходовъ на производство маневровъ.

Введеніемъ въ дѣйствіе въ періоды усиленныхъ перевозокъ преміи за лучшее использованіе товарныхъ вагоновъ достигнуто увеличеніе суточнаго пробѣга ихъ, который въ мѣсяцъ максимальной работы (октябрь 1909 г.) превысилъ 98 верстъ въ день.

Вопросы 116 и 117

детально освѣщены въ отдѣлѣ „Пассажирское движеніе".

По вопросу 118

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

сообщается, что движеніе всѣхъ товарныхъ поѣздовъ совершается по графику.

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.

Г. А. Невѣжинъ докладываетъ, что статистика сл. дв. организована такимъ образомъ, чтобы она могла удовлетворять слѣдующимъ требованіямъ:

1) Имѣть свѣдѣнія за истекшія сутки на другой же день о грузооборотѣ, о положеніи вагоннаго парка, ходѣ поѣздовъ и обмѣнѣ вагонами.

2) Представлять въ У. ж. д., въ правленіе общества дороги и пораіонный комитетъ опредѣленную періодическую отчетность объ исполненіи перевозки груза и работѣ подвижного состава, напримѣръ, суточный рапортъ № 2, свѣдѣнія о грузооборотѣ, свѣдѣнія объ обмѣнѣ вагонами, мѣсячный отчетъ № 3 и др.

3) Имѣть данныя для составленія годовыхъ смѣтъ и приложеній къ годовымъ отчетамъ.

Свѣдѣнія, указанныя въ пунктѣ 1, черпаются техническимъ отдѣломъ конторы движенія и мѣстными начальниками отдѣленій, преимущественно, изъ получаемыхъ непосредственно отъ станцій по телеграфу шифрованныхъ свѣдѣній лит. „А", вносимыхъ тотчасъ же въ общую вѣдомость.

На основаніи этихъ и другихъ вспомогательныхъ свѣдѣній нач. сл. дв. или его замѣститель даетъ наряды на передвиженіе вагоновъ по отдѣленіямъ дороги, а нач. отд. назначаютъ поѣзда и вообще дѣлаютъ детальныя распоряженія, касающіяся перевозки грузовъ и вагоновъ.

Періодическая отчетность, указанная въ пунктѣ 2, составляется на основаніи вѣдомости лит. „А". Для мѣсячнаго отчета № 3, кромѣ того, выбираются свѣдѣнія о поѣздо и вагоно-верстахъ изъ путевыхъ журналовъ, о паровозо-верстахъ и инвентарѣ получаются отъ сл. т.

Годовыя смѣты и статистическія приложенія къ годовымъ отчетамъ дороги составляются частью на основаніи вышеупомянутой періодической отчетности и частью для этого дѣлаются въ теченіе года особыя выборки о вагоно и поѣздо-верстахъ изъ путевыхъ журналовъ, объ обмѣнѣ вагонами—изъ суточныхъ обмѣнныхъ актовъ, о количествѣ прицѣпленныхъ и отцѣпленныхъ на каждой станціи вагоновъ—изъ особыхъ свѣдѣній, представляемыхъ каждой станціей.

Данныя для учета средняго количественнаго простоя вагоновъ получаются непосредственно отъ станцій (о количествѣ прибывшихъ и отправленныхъ вагоновъ за сутки).

Кромѣ того, временами дѣлаются выборки свѣдѣній о такихъ грузахъ, которые перевозятся по дорогѣ въ извѣстное время года, въ особенно большомъ количествѣ и представляютъ значительный интересъ. Таковы, напр.: хлѣбъ, лѣсъ.

Періодическихъ сообщеній статистическихъ данныхъ линейнымъ агентамъ о результатахъ ихъ дѣятельности и фиксированной отвѣтственности этихъ агентовъ за неудовлетворительные результаты работы не установлено, кромѣ начетовъ по преміямъ. Но ежедневно, по разсмотрѣніи вѣдомости лит. „А", дѣлаются по телеграфу мѣстнымъ нач. отдѣленій и соотвѣтствующихъ станцій указанія на замѣченныя неправильности и требуются объясненія; напримѣръ: за задержку погрузки, за излишній простой вагоновъ, медленный ходъ поѣздовъ и т. п.

Далѣе Г. А. Невѣжинъ читаетъ слѣдующія

ДАННЫЯ

за 1909, 1910 и 1911 г. г. о среднемъ пробѣгѣ инвентарнаго и рабочаго вагона.

Годы.	Средн. пробѣгъ одного товарн. вагона.		
	Инвентарнаго.	Находившагося въ расп. сл. движенія.	Рабочаго*).
	въ сутки.		
1909	66	80	381
1910	64	92	377
1911	54	82	352

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. сообщаетъ, что обмѣнъ вагонами между Моск.-Каз. и сосѣдними дорогами производится на основаніяхъ, изложенныхъ въ Общемъ Соглашеніи между желѣзными дорогами о взаимномъ пользованіи вагонами; но съ нѣкоторыми дорогами имѣются частныя соглашенія, напримѣръ съ Николаевскою и Рязанско-Уральскою (съ послѣдней по станціи Рязань), о передачѣ вагоновъ на станціи дороги сдающей. Кромѣ того, имѣется особое соглашеніе о передачѣ вагоновъ черезъ Окружную дорогу. Поэтому обмѣнъ вагонами организованъ въ зависимсти отъ вышеупомянутыхъ соглашеній.

Для устраненія перехода вагоновъ безъ записи въ документахъ на Моск.-Каз. ж. д. установленъ способъ тщательнаго сличенія документовъ съ натурою. Для этого передаваемые вагоны списываются съ натуры два раза: одинъ разъ на своей передаточной станціи передъ отправленіемъ на сосѣднюю, а другой разъ на сосѣдней передаточной станціи другимъ списчикомъ и въ другую книгу тотчасъ по прибытіи туда передаваемыхъ вагоновъ. Оба натурные списка въ тотъ же день сличаются между собою и съ документомъ, въ которомъ записываются передаваемые вагоны (техн. вѣд. форма № 1, прил. къ общему соглашенію). Для надзора за тѣмъ, чтобы порожніе вагоны, забракованные сосѣднею дорогою и вычеркнутые изъ технической вѣдомости, были возвращены на Моск.-Каз. ж. д. и притомъ своевременно, установлена на передаточныхъ станціяхъ особая

*) Опредѣлены дѣленіемъ числа груженыхъ вагоно-верстъ на количество груженыхъ вагоновъ погруженыхъ и принятыхъ.

книга для записи такихъ вагоновъ. По истеченіи каждаго мѣсяца оба натурные списка и книга для записи забракованныхъ вагоновъ посылаются въ статистику сл. дв., гдѣ всѣ техническія вѣдомости вновь свѣряются съ обоими натурными списками, а равно и провѣряется возвратъ забракованныхъ вагоновъ.

Такимъ образомъ, свѣрка техническихъ вѣдомостей съ натурою на передаточныхъ станціяхъ предупреждаетъ переходъ вагоновъ, а вторичная свѣрка въ статистикѣ обнаруживаетъ все то, что не было замѣчено станціями. Результаты своей провѣрки статистика сообщаетъ станціямъ и мѣстнымъ нач. отд. За все время дѣйствія этой системы (за 5 лѣтъ) не было ни разу недостачи вагоновъ при переписи 1 мая.

Порядокъ списыванія вагоновъ, составленія документовъ и свѣрки ихъ съ натурою изложенъ въ приказѣ за № 33—1907 г.

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?

Г. А. Невѣжинъ докладываетъ, что въ разработкѣ вопросовъ о техническихъ потребностяхъ и улучшеніи условій, касающихся пропускной и провозной способностей дороги сл. дв. принимаетъ непосредственное участіе. Такіе вопросы возбуждаются или управленіемъ службы непосредственно, или нач. отд. движенія по представленіямъ нач. станцій и ревизоровъ движенія, при чемъ дѣйствительная необходимость производства требующихся работъ провѣряется какъ по имѣющимся статистическимъ даннымъ, такъ равно и обслѣдованіемъ на мѣстахъ спеціально командируемыми агентами или особо созываемыми комиссіями.

Всѣ признанныя желательными къ производству работы, кромѣ тѣхъ, выполненіе которыхъ не допускаетъ промедленія и производится въ особомъ порядкѣ, вносятся въ вѣдомости, заготовляемыя къ весеннему осмотру линій особой комиссіей изъ членовъ правленія общества и представителей управленія дороги и службъ. Эта комиссія при объѣздѣ линій еще разъ провѣряетъ дѣйствительную необходимость намѣченныхъ работъ и принимаетъ окончательныя рѣшенія какъ о самихъ работахъ, такъ и срокахъ ихъ выполненія. При такомъ порядкѣ имѣется въ виду, главнымъ образомъ, удовлетвореніе назрѣвшихъ потребностей движенія, которыя и удовлетворяются. Неудовлетворенными потребности движенія не оставляются. Работъ по излишнему развитію дороги, не вызываемыхъ потребностями, не производится.

По вопросу 122

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

Г. А. Невѣжинъ докладываетъ, слѣдующее:

Надзоръ за перевозимыми грузами обезпечивается въ необходимой мѣрѣ и осуществляется:

а) при помощи непосредственной охраны:

1) сторожами охраны грузовъ—на станціяхъ;

2) вооруженными стражниками—на станціяхъ и при слѣдованіи въ поѣздахъ;

3) кондукторами и смазчиками—въ поѣздахъ въ пути и на станціяхъ и

б) наблюденіемъ со стороны старшихъ линейныхъ агентовъ за правильностью и бдительностью охраны, каковое производится:

1) нач. ст., дежурными по станціи и смотрителями дворовъ,

2) ревизорами-инструкторами,

3) ревизорами движенія,

4) завѣдывающими кондукторскими бригадами.

Розыскъ засланнаго груза производится при помощи телеграммъ, подача которыхъ регулируется правилами соглашенія о прямомъ сообщеніи и циркулярами по дорогѣ. Въ цѣляхъ большой успѣшности розыска, о всѣхъ недостачахъ и излишкахъ цѣлыхъ мѣстъ, телеграммы адресуются въ копіи товарному отдѣлу сл. дв., который всѣ случаи недостачъ и излишковъ регистрируетъ въ особую вѣдомость, записывая грузы по вѣсу, маркамъ и времени обнаруженія и сопровождая такую запись нѣкоторыми другими подробностями.

Значеніе вѣдомости заключается въ томъ, что, сгруппировывая недостачи и излишки вмѣстѣ, она облегчаетъ возможность соединенія груза съ документами. Товарное отдѣленіе непосредственно и черезъ ревизоровъ-инструкторовъ на линіи вмѣшивается въ розыскъ, производимый станціями, способствуя его успѣшности и быстротѣ. При надобности, къ розыску привлекаются сыскные агенты.

Вопросы 123, 124 и 125

помѣщены въ отдѣлѣ А.

Названіе линій и вѣтвей.	Предполагаемое количество складочныхъ помѣщеній на 1 января 1913 года.			Количество переработанныхъ грузовъ въ максимальный мѣсяцъ 1909 года по суммѣ отправленія и прибытія.			Переработано груза въ на 1 кв. саж. крытаго помѣщенія.	Норма на 1 кв. саж. помѣщен. опредѣл. Управл. Дѣлами Комитет.	Предполагаемый къ 1 января 1913 года избытокъ (+) или недостатокъ (—) въ складочныхъ помѣщеніяхъ.
	Пакгаузы,	Крытыя платформы.	Открытыя платформы.	По отправл. (нагрузкѣ).	По прибыт. (выгрузкѣ).	Всего по отправл. и приб. (нагруз. + выгруз.).			
	Квадратныхъ саж.			Пудовъ.			Пудовъ.		Кв. саж.
Москва—Рязань [1]	4.752,0	7.620,0	1.798,0	1.901.895	4.797.155	11.496.205	929	2.075	+ 7.886
Воскресенскъ—Егорьевскъ [2]	159,0	565,0	20,0	135.624	592.186	1.319.996	1.823	2.650	+ 308
Голутвинъ—Озеры [2] . . .	47,0	13,0	100,0	76.832	134.941	346.714	6.934	1.800	— 143
Луховицы—Зарайскъ [2] . .	16,0	136,0	49,0	202.960	112.831	428.622	2.876	3.450	+ 25
Рязань—Кустаревка [3] . .	346,0	480,0	396,7	436.084	199.270	834.624	1.010	3.780	+ 554
Кустаревка—Земетчино [4] .	108,0	40,0	112,0	103.334	19.910	147.847	998	5.100	+ 112
Кустаревка—Рузаевка [4]	1.245,0	484,0	187,0	1.110.654	215.434	1.541.522	891	5.100	+ 1.405
Рузаевка—Пенза [5] . . .	1.233,0	132.0	252,0	797.444	155.152	1.107.748	811	5 100	+ 1.151
Рузаевка—Инза [5]	184,0	104,0	192,0	102 696	47.325	197.346	685	4.110	+ 231
Инза—Сызрань—Батраки [6]	430,0	208,0	392,0	556.539	277.512	1.111.563	1.742	4.550	+ 336
Инза—Симбирскъ [6] . . .	2.630,0	120,0	304,0	792.485	266.791	1.326.067	482	4.628	+ 2.485
Рузаевка—Тимирязево [5] .	1.545,0	210,0	40,0	427.365	249.121	925.607	527	5.100	+ 1.579
Тимирязево—Казань) . .	2.950,0	924,0	403,0	1.759.897	814.025	3.387.947	874	5.100	+ 7.380
Тимирязево—Нижн.-Новг. [7]	1 905,0	258,0	620,0	746.699	679.929	2.106.557	974	5.100	+ 1.906
Орѣхово—Ильинск. погостъ.	84,0	234,0	420,0	77.421	183.681	444.783	1.399	4 393	+ 216

Примѣчаніе. 1) Включая ст. Рязань. 2) На этихъ вѣтвяхъ не приняты во вниманіе станціи гл. линіи. 3) Исключая ст. Рязань. 4) Оборудованіе ст. Кустаревка въ расчетъ не принято. 5) Исключая оборудованіе ст. Рузаевка. 6) Исключая ст. Инзу. 7) Исключая ст. Тимирязево.

По вопросу 126

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

сообщается, что для ускоренія перевозки грузовъ и уменьшенія просрочки въ доставкѣ ихъ были приняты особыя мѣры циркуляромъ за № 19 отъ 30 апрѣля 1909 г., а съ 1910 г. образованъ IX отдѣлъ для наблюденія за этимъ дѣломъ и учетомъ получаемыхъ матеріаловъ. Результаты этихъ мѣръ выразились въ томъ, что процентъ просроченныхъ вагоновъ въ 1910 г., въ среднемъ, равнялся 2,69, за 1911 г. онъ уменьшился до 1,53. Равнымъ образомъ, уменьшился и расходъ по претензіямъ за несрочную доставку грузовъ.

По вопросу 127

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

въ таблицѣ, помѣщаемой на стр. 109, приводятся свѣдѣнія о количествѣ складочныхъ помѣщеній на сѣти Моск.-Каз. ж. д. вмѣстѣ съ нормами переработки грузовъ единицей площади ихъ и выводомъ излишка и недостачи помѣщеній по отдѣльнымъ участкамъ сѣти.

Кромѣ того, на сѣти общества Моск.-Каз. ж. д. находятся холодильники, элеваторы и зернохранилища.

Частныя складочныя помѣщенія, приписанныя къ станціямъ Моск.-Каз. ж. д., многочисленны.

Ниже приводятся свѣдѣнія о наличіи такихъ складовъ и складочныхъ помѣщеній на 15 августа 1911 г.

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Склады и складочныя помѣщенія приписанные къ дорогѣ и подходящіе подъ постановленіе Упр. Мин. Пут. Сообщ. отъ 27 сент./2 окт. 1986 г. № 16511.		
	Число владѣльцевъ.	Вмѣстимость въ вагон.	
		Хлѣбныхъ грузовъ.	Остальныхъ грузовъ.
Москва тов.	44	3.895	10.975
Москва—Симоново.	13	—	3.979
Раменское.	1	—	500
Конобѣево	1	—	2
Хорлово	1	—	15
Егорьевскъ.	4	—	147
Пески	2	—	50
Коломна	1	150	—
Голутвинъ	1	—	200
Озеры	2	—	3

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Склады и складочныя помѣщенія приписанные къ дорогѣ и подходящіе подъ постановленіе Упр. Мин. Пут. Сообщ. отъ 27 сент./2 окт. 1896 г. № 16511.		
	Число владѣльцевъ.	Вмѣстимость въ вагон.	
		Хлѣбныхъ грузовъ.	Остальныхъ грузовъ.
Щурово	1	—	—
Зарайскъ	6	293	5
Горки	3	—	117
Вышгородъ	1	—	30
Ясаково	3	—	250
Ироня	1	—	195
Шелухово	5	—	225
Шилово	13	—	718
Назаровка	2	—	24
Чучково	1	55	1.000
Сасово	7	—	542
Кустаревка	2	—	16
Зубова Поляна	2	—	23
Торбѣево	15	155	23
Самаевка	1	20	—
Арапово	2	285	—
Инсаръ	2	60	—
Хованщина	2	—	42
Рузаевка	6	335	260
Саранскъ	8	—	721
Тимирязево	1	—	1
Чамзинка	7	336	—
Атяшево	10	434	—
Ардатовъ	1	—	72
Алатырь	14	150	2.490
Киря	4	—	32

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Складъ и складочныя помѣщенія приписанные въ дорогѣ и подходящіе подъ постановленіе Упр. Мин. Пут. Сообщ. отъ 27 сент./12 окт. 1096 г. № 16511.		
	Число владѣльцевъ.	Вмѣстимость въ вагон.	
		Хлѣбныхъ грузовъ.	Остальныхъ грузовъ.
Ибреси	19	931	448
Шихраны	38	1.193	825
Урмары	8	132	680
Свіяжскъ	3	—	310
Зеленый Долъ	2	—	210
Казань	3	—	40
Булычево	1	200	—
Танѣевка	3	100	4
Лунино	2	200	—
Сура	1	—	20
Ночка	8	—	2.615
Инза	6	—	5.091
Базарная	12	—	757
Барышъ	5	—	2.520
Безводовка	4	48	—
Сызрань	1	—	200
Батраки	3	—	85
Глотовка	1		3.000
Шарлова	1	40	—
Чуфарово	6	50	723
Охотничья	1	52	—
Симбирскъ	18	50	595
Морсово	2	—	5.500
Пашково	3	—	3.460
Оторма	1	150	—
Земетчино	3	238	—

НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	Склады и складочныя помѣщенія приписанные къ дорогѣ и подходящіе подъ постановленіе Упр. Мин. Пут. Сообщ. отъ 27 сент./2 окт. 1896 г. № 16511.		
	Число владѣльцевъ.	Вмѣстимость въ вагон.	
		Хлѣбныхъ грузовъ.	Остальныхъ грузовъ.
Оброчное	1	50	—
Ужовка	4	—	66
Николай Даръ	9	—	235
Лукояновъ	6	30	248
Шатки	7	—	1.232
Арзамасъ	2	—	3
Сережа	3	—	90
Суроватиха	3	—	400
Зименки	—	—	—
Н.-Новгородъ	7	300	507
Платф. 17 вер.	1	—	70
Давыдово	—	—	—
Ильинскій пог.	—	—	—
Налейка	—	—	—
Кузоватово	—	—	—
Майна	9	—	510
Известь	3	—	200

По вопросу 128

128. Стоимость работы низшихъ служащихъ по перегрузкѣ, нагрузкѣ, выгрузкѣ. Положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ; ставки этихъ ра-

выясняется, что работы по нагрузкѣ, выгрузкѣ и перегрузкѣ грузовъ производятся, главнымъ образомъ, спеціальными рабочими, а на нѣкоторыхъ станціяхъ низшими станціонными служащими, при чемъ цѣны, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, колеблятся отъ 50 коп. до 2 руб. съ каждой 1000 пуд. или вагона переработаннаго груза. Наемъ и расчетъ рабочихъ регулируется положеніемъ о товарныхъ работахъ.

ботъ; желательно ли измѣненіе въ положеніяхъ?

По вопросу 129

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

мнѣнія сводятся къ тому, что существующія формальности направлены, главнымъ образомъ, противъ злоупотребленій и потому рѣшить, что именно изъ нихъ лишне—крайне затруднительно.

Вопросъ 130

помѣщенъ въ отдѣлѣ А.

По вопросу 131

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

Г. А. Невѣжинъ сообщаетъ, что контроль за расходами по переработкѣ грузовъ сосредоточенъ въ товарномъ отдѣленіи сл. дв. порядокъ установленъ особымъ положеніемъ. Наблюденіе за правильностью выполненія работъ возложено на нач. отдѣленій, ревизоровъ, а также и контролеровъ станціоннаго счетоводства.

Контроль за распоряженіями низшихъ агентовъ (вѣсовщиковъ) осуществляется смотрителями товарныхъ дворовъ, нач. станцій и ихъ помощниками, а также ревизорами инструкторами и ревизорами движенія.

Порядокъ учета непринятыхъ получателями грузовъ, отправленіе ихъ въ главный складъ и продажи установленъ циркуляромъ за № 1200 отъ 23 августа 1910 г.

Вопросы 132 и 133

помѣщенъ въ отдѣлѣ А.

По вопросу 134

134. Какимъ образомъ опредѣляется число необходимыхъ въ службѣ служащихъ для а)

нач. сл. дв. сообщаетъ, что механическія приспособленія (централизація) примѣняются на Моск.-Каз. ж. д. въ пунктахъ съ наиболѣе интенсивной и сложной работой, поэтому число необходимыхъ служащихъ для огражденія безопасности движенія, опре-

огражденія безопасности движенія, принимая во вниманіе примѣненіе механическихъ приспособленій, и б) производства необходимой отчетности? Степень удовлетворительности состава низшихъ агентовъ службы движенія.

дѣляется по числу постовъ по 3 человѣка на каждый постъ для 3-смѣннаго дежурства. Составы кондукторскихъ бригадъ, назначенныхъ сопровождать поѣзда, опредѣляются, согласно § 87 правилъ технической эксплоатаціи. Потребное число пассажирскихъ бригадъ опредѣляется графиками ихъ работы и отдыха, составляемыми два раза въ годъ, съ введеніемъ зимняго и лѣтняго расписаній, при соблюденіи утвержденнаго г. Министромъ П. С. 1 іюля 1907 г. и Положенія о продолжительности службы и отдыха служащихъ, непосредственно причастныхъ къ безопасности движенія поѣздовъ".

Потребное число товарныхъ бригадъ опредѣляется для каждаго участка дороги отдѣльно по слѣдующей формулѣ:

$$К = 2 : \frac{[2в + 2п + 2с]\ ч.}{24}$$

гдѣ К—потребное количество товарныхъ бригадъ,
ч—число паръ товарныхъ поѣздовъ, находящихся въ движеніи на данномъ участкѣ,
в—средняя продолжительность пробѣга товарныхъ поѣздовъ даннаго участка,
п—время потребное на пріемъ поѣзда,
с—время потребное на сдачу поѣзда.

Число штатныхъ кондукторовъ содержится по минимальному движенію товарныхъ поѣздовъ, опредѣленному за рядъ лѣтъ;—количество же временныхъ кондукторовъ мѣняется въ зависимости отъ интенсивности движенія.

Съ цѣлью опредѣленія въ каждомъ резервѣ дѣйствительной потребности во временныхъ кондукторахъ, заведены особыя суточныя „свѣдѣнія о работѣ и отдыхѣ кондукторовъ", представляемыя ежедневно нарядчиками кондукторскихъ бригадъ, подлежащимъ завѣдывающимъ кондукторскими бригадами и въ кондукторскій отдѣлъ, гдѣ изъ этихъ свѣдѣній дѣлается (по резервамъ) выборка средней работы и средняго отдыха за истекшія сутки, каковыя цифры являются показателемъ избытка или недостатка во временныхъ кондукторахъ въ томъ или другомъ резервахъ.

Примѣчаніе: Съ лѣвой стороны свѣдѣній переименованы всѣ имѣющіеся на дорогѣ кондукторскіе резервы, какъ постоянные, такъ и оборотные; при чемъ наименованіе постоянныхъ резервовъ въ отличіе ихъ отъ оборотныхъ подчеркнуты.

Въ верхней горизонтальной графѣ этихъ свѣдѣній помѣщены числа даннаго мѣсяца. Каждый резервъ имѣетъ двѣ горизонтальныхъ графы. Въ верхней отмѣчается средняя, предшествовавшая отдыху, работа за данныя сутки, въ нижней— средній, предшествовавшій работѣ, отдыхъ.

Зная, что въ постоянныхъ резервахъ работа кондукторскихъ бригадъ должна равняться отдыху, а въ оборотныхъ быть равной половинѣ таковой, изъ данныхъ свѣдѣній легко усмотрѣть, въ какихъ резервахъ эти нормы нарушаются. Имѣя ежедневно эти свѣдѣнія, можно принять всегда необходимыя мѣры къ ихъ устраненію.

Примѣръ: Изъ свѣдѣній за 19 и 20 апрѣля мы видимъ, что въ постоянномъ резервѣ при ст. Рязань необходимо сократить число временныхъ кондукторовъ, такъ какъ отдыхъ кондукторскихъ бригадъ сильно превышаетъ ихъ работу, а въ оборотныхъ резервахъ ст. Тимирязево и ст. Свіяжскъ нужно уменьшить отдыхи путемъ возвращенія излишняго количества кондукторскихъ бригадъ резервомъ на станціи постояннаго ихъ мѣстожительства, чѣмъ и сократится отдыхъ въ оборотныхъ резервахъ.

Число служащихъ для производства необходимой отчетности опредѣляется путемъ практическаго опыта. Степень удовлетворительности состава низшихъ агентовъ сл. дв. опредѣляется при поступленіи на службу путемъ экзамена, согласно § 12 правилъ технической эксплоатаціи и во время службы періодическими испытаніями, согласно ст. 1, § 13 правилъ технической эксплоатаціи.

По вопросу 135

135. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ службы движенія?

докладывается, что нормы вознагражденій агентовъ выработаны постепенно за почти 50 лѣтъ существованія дороги въ зависимости отъ отвѣтственности работы того или иного агента и сообразно съ окладами, принятыми на другихъ дорогахъ для агентовъ равныхъ категорій. Оклады сведены въ прилагаемой таблицѣ со включеніемъ квартирнаго довольствія и обмундировочныхъ. Кромѣ того, существуютъ неокладныя и случайныя вознагражденія.

Категоріи должностей.	Окладъ одному отъ/до.	Средній окладъ одному.
Завѣдывающіе отдѣлами управленія сл. . . .	1.500/3.375	1.944
Помощники и замѣстители ихъ	720/2 100	1.407
Дѣлопроизодители и помощники ихъ и равные по рангу съ ними агенты	720/1.500	947
Прочіе счетоводы, конторщики и агенты управленія службы	420/1.020	518
Начальники отдѣленій	3.492/4.500	3.996
Замѣстители ихъ (сни же ревизоры движенія) .	2.520/3.045	2.702
Ревизоры движенія	2.040/2.858	2.201
Ревизоры-инструкторы и ихъ помощники . . .	1.260/1.920	1.418
Завѣдывающіе кондукторскими бригадами . .	1.128/1.470	1·235
Нарядчики кондукторскихъ бригадъ	525/0.765	612
Начальники станцій, отнесенныхъ къ 1-му разряду: Москва-пассажирская, Перово, Рязань, Рузаевка, Казань, Батраки, Рыбное, Сортировочная-Москва, Николаевка и Москва-товарная	1.644/2.760	2.188
Помощники ихъ	660/1.485	894
Начальники станцій, отнесенныхъ ко 2-му разряду: Люберцы, Раменское, Егорьевскъ, Зарайскъ, Шилово, Сасово, Кустаревка, Воскресенскъ, Коломна, Озеры, Орѣхово, Земетчино, Арапово, Тимирязево, Алатырь, Свіяжскъ, Лукояновъ, Арзамасъ, Инза, Базарная, Сызрань Симбирскъ, Пенза, Голутвинъ, Н. Новгородъ и Луховицы	780/1.356	1 026
Помощники ихъ	564/852	631
Начальники прочихъ станцій, отнесенныхъ къ 3-му разряду	636/996	728
Помощники ихъ	492/735	581
Смотрители разъѣздовъ, платформъ, карьеровъ, и тупиковъ и сигналисты блокъ-постовъ, отнесенныхъ къ 4-му разряду	405/693	514
Помощники смотрителей разъѣздовъ, платформъ и карьеровъ	465/549	479
Запасные агенты	804/948	834
Сторожа и разсыльные разныхъ наименованій .	164/434	204
Ламповщики керосино-калильнаго освѣщенія .	265/505	402

Категоріи должностей.	Окладъ одному отъ/до,	Средній окладъ одному.
Ламповщики станціонные	195/322	223
Горничныя	60/96	67
Кассиры	439/1.244	722
Помощники ихъ	439/918	648
Таксировщики	480/1.200	764
Письмоводители	660/960	833
Конторщики	300/636	435
Смотрители товарныхъ дворовъ	882/1.785	1.051
Помощники ихъ	717/837	805
Агенты по обмѣну	663/1485	918
Помощники ихъ	657/780	705
Артельщики при кассахъ	660	660
Вѣсовщики	302/613	405
Пріемщики и сдатчики поѣздовъ	360/540	425
Досмотрщики и привратники	236/440	335
Пломбировщики и осмотрщики пломбъ	180/360	257
Составители поѣздовъ	313/700	460
Сцѣпщики вагоновъ	313/400	352
Списчики вагоновъ	315/447	369
Марочники	180	180
Тормозильщики и башмачники	144/360	190
Старшіе стрѣлочники	244/553	356
Младшіе стрѣлочники	164/290	212
Старшіе семафорщики	328/448	351
Младшіе семафорщики	244/388	274
Главные кондукторы пассажирскихъ поѣздовъ	692/854	780
Старшіе кондукторы пассаж. поѣздовъ	487/601	547
Младшіе „ „ „	427/541	487
Главные „ товарн. „	502/586	544
Старшіе „ „ „	392/476	434
Младшіе „ „ „	356/416	386

НОРМЫ

суточныхъ денегъ служащимъ при комакдировкахъ на линію, внѣ линіи и съ линіи въ Москву.

№№ по порядку.	Должности.	На линію.	Внѣ линіи	Съ линіи въ Москву.
1	Служащіе, получ. 2100 р. и болѣе .	2,75	7,00	3,50
2	Служащіе, получ. отъ 1500 р. до 2100 р.	2,00	5,00	2,50
3	Служащіе, получ. отъ 1200 р. до 1500 р	1,80	4,50	2,25
4	Служащіе, получ. отъ 900 до 1200 р.	1,60	4,00	2,00
5	Служащіе, получ. отъ 600 до 900 р.	1,40	3,50	1,75
6	Служащіе, получ. отъ 480 р. до 600 р	1,00	2,50	1,25
7	Служащіе, получ. отъ 300 р. до 480 р.	0,75	2,00	1,00
8	Служащіе, получ. менѣе 300 р. . . .	0,55	1,50	0,75
9	Ученики телеграфа	0,50	—	0,60

По вопросу 136

136. Какъ достигается правильное распредѣленіе труда служащихъ?

докладывается, что обязанности служащихъ распредѣляются на основаніи существующихъ инструкцій, а также путемъ практическаго опыта, за чѣмъ мѣстные нач. отдѣленій и ревизоры движенія имѣютъ неослабное наблюденіе.

Ж. По службѣ телеграфа.

По вопросу 137

137. Какія мѣры принимаются къ сокращенію телеграфной корреспонденціи? Существуютъ ли на дорогѣ какіе-

нач. сл. тел. докладываетъ, что для сокращенія телеграфной корреспонденціи на Моск.-Каз. ж. д. приняты слѣдующія мѣры:

1) Введенъ въ дѣйствіе сводъ сокращенныхъ адресовъ.

2) Введены литерныя телеграммы: по сл. дв., свѣдѣнія объ оборотѣ вагоновъ и грузовъ въ теченіе сутокъ, по сл. т., свѣдѣнія

либо коды или условные адреса и обозначенія?

о ежедневномъ распредѣленіи по линіи паровозовъ и больныхъ вагоновъ, по сл. п., свѣдѣнія о работѣ и состояніи погоды за истекшій день.

3) Вводятся сокращенные условные адреса для служебныхъ телеграммъ.

4) Въ дополненіе къ литернымъ телеграммамъ вводятся кодированныя телеграммы.

5) Вводится пересылка менѣе срочныхъ телеграммъ съ поѣздами.

По вопросу 138

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

читается слѣдующая вѣдомость средняго количества телеграммъ, сработанныхъ однимъ телеграфистомъ въ 1907 и 1908 г.г.:

Годы.	На станц. съ 2-мя ап.		На станц. съ 3-мя ап.	
	Номерныхъ.	Десятисл.	Номерныхъ.	Десятисл.
1907 . . .	13.879	44.100	16.474	54.611
1908	10.258	34 380	14.549	47.230

Пониженіе работы въ 1908 г. по сравненію съ 1907 г. объясняется увеличеніемъ штата телеграфистовъ.

По вопросу 139

139. Какое вліяніе на сокращеніе расходовъ по телеграфу можетъ имѣть установка электрожезловыхъ аппаратовъ и электроблокировка пути?

нач. сл. тел. указываетъ на то, что введеніе электроблокировки и электрожезловыхъ аппаратовъ, представляя изъ себя очень серьезную мѣру къ достиженію безопасности слѣдованія поѣздовъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, уничтожая подачу поѣздныхъ телеграммъ, сильно отражается на сокращеніи работы, а слѣдовательно, и штата телеграфистовъ на малыхъ станціяхъ.

Чтобы яснѣе представить себѣ, какую часть общей работы телеграфа представляютъ изъ себя поѣздныя телеграммы, возьмемъ для сличенія количество сработанныхъ телеграммъ за 1910 г. на станціяхъ, не имѣющихъ блокировки или жезловыхъ аппаратовъ.

Вѣдомость соотношенія поѣздной корреспонденціи ко всей остальной за 1910 г. на станціяхъ съ движеніемъ поѣздовъ по телеграфному соглашенію.

Названіе станцій.	Количество поѣздн. телеграм. въ 10 сл. един.	Колич. остальн. служ. корреспонд. въ 10 словн. ед.
Воскресенскъ	9.720	9.550
Хорлово	18.472	2.378
Егорьевскъ	9.250	8.392
Карасево	19.242	5.544
Озеры	6 066	8.059
Луховицы	6 336	9 916
Зарайскъ	6.096	8.864
Свѣженькая	12.776	10.185
Морсово	12.324	9.049
Земетчино	16.442	10.526
Всего	116.324	82.463

При этомъ слѣдуетъ отмѣтить, что Воскресенскъ и Луховицы по поѣздной корреспонденціи только по отношенію къ вѣтвямъ—по остальной же и по отношенію главной линіи, имѣющей блокировку.

Изъ вышеприведенной таблицы видно, что количество поѣздныхъ телеграммъ по отношенію ко всей остальной служебной корреспонденціи составляетъ 58%, принявъ во вниманіе, что для сличенія взяты станціи, не оборудованныя блокировкой или электрожезловыми приборами, а таковыя на Моск.-Каз. ж. д. имѣются только на небольшихъ вѣтвяхъ съ одной или двумя парами поѣздовъ въ сутки, то будетъ совершенно ясно, что на главной линіи съ пропускомъ до тридцати паръ—на двупутномъ и одиннадцать—тринадцать паръ—на однопутномъ участкѣ процентъ этотъ возрастетъ еще сильнѣе, а именно: исходя изъ данныхъ о количествѣ поѣздныхъ телеграммъ на вѣткахъ, обслуживающихъ движеніе поѣздовъ телеграфнымъ соглашеніемъ, и увеличивъ его пропорціонально усиленію движенія по главной линіи, увидимъ, что, въ случаѣ перехода къ движенію поѣздовъ по телеграфному соглашенію на главной линіи, количество поѣзд-

ной телеграфной корреспонденціи составило бы для двупутнаго участка 82% и для однопутнаго—90% всей работы телеграфа, включая и частную корреспонденцію.

Такое значительное сокращеніе въ работѣ, при переходѣ на электрожезловую сигнализацію или блокировку, дало возможность на станціяхъ съ однимъ аппаратомъ совершенно упразднить телеграфистовъ, возложивъ работу ихъ на агентовъ движенія. Увеличеніе работы агентовъ движенія при этомъ получилось весьма незначительное; изъ 118 станцій только 40, что составитъ 34%, обслуживаются исключительно телеграфистами, остальныя же 78, или 66%, станцій обслуживаются агентами движенія, и вопросъ объ увеличеніи штата движенія до сихъ поръ даже не поднимался.

Сверхъ того, вслѣдствіе введенія электрожезловыхъ приборовъ и путевой блокировки, совершенно уничтожающихъ собою поѣздную корреспонденцію, явилась возможность не устанавливать телеграфныхъ аппаратовъ на 13 блокъ-постахъ, 15 карьерахъ и 65 разъѣздахъ, а всего на 93 остановочныхъ для техническаго движенія пунктахъ, что значительно сокращаетъ число телеграфныхъ круговъ и представляетъ удобство и выгодность расположенія станцій по сквознымъ проводамъ. Всѣ же служебныя сношенія этихъ пунктовъ съ сосѣдними станціями производятся по телефону, имѣющихся у жезловыхъ и блокировочныхъ приборовъ.

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?

докладывается, что количество аппаратовъ на станціяхъ находится въ полной зависимости отъ расположенія дѣленія круговъ, а также количества сквозныхъ и циркулярныхъ проводовъ и значенія самой станціи въ отношеніи телеграфной корреспонденціи.

Штатъ телеграфистовъ на станціяхъ опредѣляется количествомъ аппаратовъ, числомъ принятыхъ и переданныхъ телеграммъ при условіи трехсмѣннаго дежурства, принимая за норму работы одного телеграфиста 1000 номерныхъ телеграммъ въ мѣсяцъ.

Число телеграфныхъ аппаратовъ въ кругу станціоннаго провода при отсутствіи поѣздныхъ телеграммъ, о соглашеніи движенія поѣздовъ, признано нормальнымъ отъ 5 до 7, въ зависимости отъ размѣра телеграфной корреспонденціи станцій круга, что же касается числа аппаратовъ въ кругу на сквозныхъ проводахъ, то таковое не допускается болѣе 5, чѣмъ достигается наибольшая продуктивность работы сквозныхъ проводовъ. Увели-

ченіе числа аппаратовъ въ кругу постанціоннаго провода болѣе 7-ми вызываетъ очень большое затрудненіе для агентовъ движенія, обслуживающихъ и телеграфъ, такъ какъ требуетъ отъ нихъ много времени непроизводительно находиться при аппаратѣ, а въ виду того, что агенты движенія, обслуживающіе и телеграфъ, по роду своихъ обязанностей не могутъ находиться безотлучно при телеграфныхъ аппаратахъ, то одну и ту же телеграмму, вслѣдствіе несвоевременныхъ отвѣтовъ на вызовы, приходится передавать два и три раза, чѣмъ, конечно, увеличивается работа всего круга.

III. ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦІОННЫЕ.

По 1 вопросу программы Организаціонной Подкомиссіи:

1) Каково протяженіе участковъ и отдѣленій разныхъ службъ?

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

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

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

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

По вопросу 2 программы:

1) Что можетъ быть предоставлено компетенціи У. ж. д.:

а) по исполненію смѣты,

б) по договорамъ,

в) по заказамъ,

г) по техническимъ вопросамъ?

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

3) Какой желателенъ порядокъ заказа и поставки подвижного состава?

4) Какія измѣненія и упрощенія желательны въ правилахъ

технической эксплоатаціи М. П. С.? Затребовать всѣ безъ исключенія дѣйствующіе на дорогѣ на 1 іюня 1909 г. правила, приказы и циркуляры.

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

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

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

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

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

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

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

По вопросу 3 программы:

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

а) нач. дороги—всѣхъ, кромѣ нач. службъ и отдѣловъ,

б) нач. службъ—кромѣ нач. участковъ, дистанцій, отдѣленій и отдѣловъ у. сл.,

в) нач. участковъ (дистанцій) и отдѣленій:

а) п.—кромѣ дорожныхъ мастеровъ, смотрителей зданій и счетоводовъ участковъ,

в) т.—кромѣ поѣздныхъ машинистовъ,

7) дв.—кромѣ ревизоровъ, нач. станцій, передаточныхъ агентовъ и кассировъ, съ оставленіемъ за М. П. С. 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 нач. отдѣловъ движенія, телеграфа, коммерческаго состава и т. п.

2) Не слѣдуетъ ли присоединить сл. тел. къ сл. дв., уничто-

живъ вовсе сл. тел., какъ таковую, или же слѣдуетъ оставить лишь контролеръ-механиковъ и техническій надзоръ за линіей телеграфа въ сл. тел.?

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 Привислинскихъ 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 г. списокъ предоставленныхъ отдѣльныхъ вагоновъ съ указаніемъ времени пользованія и лица, которому вагонъ предоставленъ.

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

3) Количество подрядческихъ нарядовъ и безплатныхъ билетовъ.

По пункту 1 вопроса 1

передается схема административнаго дѣленія сѣти, помѣщенная въ приложеніи № 1.

По пункту 2 вопроса 1

предсѣдатель правленія Н. К. фонъ-Меккъ докладываетъ, что предѣлы полномочій начальниковъ отдѣленій въ настоящее время сводятся къ слѣдующему:

По сл. пути

начальники отдѣленій по вопросамъ объ утвержденіи представленій объ опредѣленіи, перемѣщеніи низшихъ служащихъ, увольненіи и разрѣшеніи отпусковъ въ предѣлахъ отдѣленія, пользуются тѣми же правами, какія предоставлены нач. сл. п. По бюджетнымъ вопросамъ имъ предоставлено утвержденіе составленныхъ нач. дистанцій платежныхъ документовъ на произведенныя работы, списковъ на жалованье штатнымъ служащимъ, табелей поденнымъ рабочимъ и расчетовъ съ подрядчиками и поставщиками.

По спеціальнымъ обязанностямъ они руководствуются инструкціей, составленной въ развитіе соотвѣтствующихъ §§ правилъ технической эксплоатаціи.

По сл. движенія щ

нач. отд. являются замѣстителями нач. сл. по своему отдѣленію, но правъ по бюджетнымъ вопросамъ имъ не предоставлено, а по личному составу они могутъ лишь разрѣшать своею властью отпуска въ экстренныхъ случаяхъ служащимъ съ окладами до 1200 руб. на 3 дня съ сохраненіемъ содержанія и на 7 дней безъ сохраненія содержанія.

	Нечетное.								Четное.							
	Поѣздо-верстъ за годъ.				Число поѣздовъ.				Поѣздо-верстъ за годъ.				Число поѣздовъ.			
	Товарн. и воинск.	Пассажирск.	Хозяйственныхъ.	Всего.	Товарн. и воинск.	Пассажирск.	Хозяйственныхъ.	Всего.	Товарн. и воинск.	Пассажирск.	Хозяйственныхъ.	Всего.	Товарн. и воинск.	Пассажирск.	Хозяйственныхъ.	Всего.
Москва—Рязань	906.266	831.563	70.898	1.808.727	4.899/13,4	4.495/12,3	383/ 1	9.777/26,7	902.697	810.866	68.097	1.781.660	4.879/13,4	4.383/12.	368/ 1	9.630/26,4
Рязань—Рузаевка	867.039	288.502	24.831	1.180.372	2.217/ 6,1	738/ 2	64/ 0,2	3.019/ 8,3	807.435	288.113	29.435	1.124.983	2.065/ 5,7	737/ 2	75/ 0,2	2.877/ 7,9
Рузаевка—Казань	372.853	252.149	43.936	668.938	937/ 2,6	634/ 1,7	110/ 0,3	1.681/ 4,6	351.961	259.196	47.779	658.936	884/ 2,4	651/ 1,7	120/ 0,3	1.655/ 4,4
Рузаевка—Пенза	163.169	94.336	6.684	264.189	1.265/ 3,5	731/ 2	52/ 0,1	2.048/ 5,6	175.367	94.466	6.555	276.388	1.359/ 3,7	732/ 2	51/ 0,1	2.142/ 5,8
Рузаевка—Сызрань	613.786	207.170	57.253	878.209	2.053/ 5,6	729/ 2	191/ 0,5	2.973/ 8,1	544.379	207.739	60.993	813.111	1.821/ 5	731/ 2	204/ 0,6	2.756/ 7,6
Инза—Симбирскъ	97.705	86.240	27.282	211.227	634/ 1,7	560/ 1,5	177/ 0,5	1.371/ 3,7	93.930	86.394	28.412	208.736	610/ 1,7	561/ 1,5	184/ 0,5	1.355/ 3,7
Кустаревка—Земетчино . . .	38.456	34.310	5.073	77.839	409/ 1,1	365/ 1	54/ 0,1	828/ 2,2	39.435	34.310	5.073	78.818	419/ 1,1	365/ 1	54/ 0,1	838/ 2,2
Тимирязево -Нижній	179.344	207.506	36.953	423.803	631/ 1,7	731/ 2	130/ 0,4	1.492/ 4,1	175.110	207.400	38.918	421.428	617/ 1,7	730/ 2	137/ 0,4	1.484/ 4,1

Примѣчаніе: Цифры, написанныя въ знаменателѣ, означаютъ число поѣздовъ въ сутки.

Далѣе, Г. А. Невѣжинъ передаетъ Предсѣдателю нижеслѣдующія данныя объ обмѣнѣ:

ВѢДОМОСТЬ

О ЧИСЛѢ ВАГОНОВЪ ОБМѢНЕННЫХЪ СЪ СОСѢДНИМИ ДОРОГАМИ ВЪ 1911 ГОДУ.

Условія передачи вагоновъ и мѣсяцы.	Съ Николаевской жел. дор. (На ст. Николаевка). Принято. Груж.	Порож.	Всего.	Сдано. Груж.	Порож.	Всего.
Въ обмѣнъ						
Январь	1162	6898	8060	7971	89	8060
Февраль	1124	5721	6845	6782	63	6845
Мартъ	1478	6317	7795	7680	115	7795
Апрѣль	878	3059	3937	3840	97	3937
Май	1245	4823	6068	5957	112	6069
Іюнь	1284	3027	4311	4142	169	4311
Іюль	1147	3023	4170	4001	169	4170
Августъ	1345	4055	5400	5202	198	5400
Сентябрь	1367	3058	4425	4277	148	4425
Октябрь	1302	2564	3866	3746	120	3866
Ноябрь	1341	1628	2969	2872	97	2969
Декабрь	1278	1212	2490	2397	93	2490
Итого	14951	45385	60336	58867	1470	60337
Въ 1910 году	14266	63184	77450	75525	1925	77450
Противъ 1910 г. Болѣе	685	—	—	—	—	—
Противъ 1910 г. Менѣе	—	17799	17114	16658	455	17113
Не въ обмѣнъ.						
Январь	81	88	169	98	—	98
Февраль	74	35	109	80	—	80
Мартъ	75	23	98	106	1	107
Апрѣль	68	32	100	85	—	85
Май	68	29	97	79	2	81
Іюнь	71	47	118	88	12	100
Іюль	60	25	85	88	8	96
Августъ	40	86	126	77	40	117
Сентябрь	47	94	141	77	—	77
Октябрь	48	31	79	69	3	72
Ноябрь	45	15	60	54	6	60
Декабрь	35	30	65	65	62	127
Итого	712	535	1247	966	134	1100
Въ 1910 году	849	1650	2499	1337	193	1530
Противъ 1910 г. Болѣе	—	—	—	—	—	—
Противъ 1910 г. Менѣе	137	1115	1252	371	59	430

Условія передачи вагоновъ и мѣсяцы.	Съ Сѣверныхъ жел. дор. (На ст. Николаевка). Принято. Груж.	Порож.	Всего.	Сдано. Груж.	Порож.	Всего.
Въ обмѣнъ						
Январь	578	1179	1757	1714	43	1757
Февраль	604	1319	1923	1874	49	1923
Мартъ	765	1264	2029	1977	52	2029
Апрѣль	429	565	994	934	60	994
Май	577	743	1320	1160	160	1320
Іюнь	645	549	1194	1065	129	1194
Іюль	642	535	1177	1045	132	1177
Августъ	791	481	1272	1021	251	1272
Сентябрь	683	586	1269	1168	101	1269
Октябрь	637	857	1494	1255	239	1494
Ноябрь	699	876	1575	1445	130	1575
Декабрь	684	710	1394	1309	85	1394
Итого	7734	9664	17398	15967	1431	17398
Въ 1910 году	8594	9426	18020	16444	1543	17987
Противъ 1910 г. Болѣе	—	238	—	—	—	—
Противъ 1910 г. Менѣе	860	—	622	447	112	589
Не въ обмѣнъ.						
Январь	714	2	716	5	771	776
Февраль	383	13	396	1	317	318
Мартъ	347	20	367	2	376	378
Апрѣль	219	3	222	4	183	187
Май	339	4	343	5	310	315
Іюнь	576	7	583	3	656	659
Іюль	824	7	831	46	840	886
Августъ	686	7	693	9	677	686
Сентябрь	250	45	295	3	246	249
Октябрь	477	5	482	4	427	431
Ноябрь	370	11	381	2	378	380
Декабрь	299	2	301	—	303	303
Итого	5484	126	5610	84	5484	5568
Въ 1910 году	4585	49	4634	35	4882	4917
Противъ 1910 г. Болѣе	899	77	976	49	602	651
Противъ 1910 г. Менѣе	—	—	—	—	—	—

Условія передачи вагоновъ и мѣсяцы.	Съ Моск.-Вин.-Рыбинской жел. дор. (На ст. Николаевка). Принято. Груж.	Порож.	Всего.	Сдано. Груж.	Порож.	Всего.
Въ обмѣнъ						
Январь	1653	5040	6693	6668	98	6766
Февраль	1387	2309	3696	3516	107	3623
Мартъ	2450	2509	4959	4835	124	4959
Апрѣль	1565	858	2423	2046	388	2434
Май	1894	1645	3539	3275	253	3528
Іюнь	1349	638	1987	1651	341	1992
Іюль	900	638	1538	1163	370	1533
Августъ	964	486	1450	1014	436	1450
Сентябрь	927	762	1689	1252	437	1689
Октябрь	731	840	1571	1432	139	1571
Ноябрь	603	636	1239	1178	61	1239
Декабрь	688	584	1272	1153	119	1272
Итого	15111	16945	32056	29183	2873	32056
Въ 1910 году	14785	37547	52332	50217	2115	52332
Противъ 1910 г. Болѣе	326	—	—	—	758	—
Противъ 1910 г. Менѣе	—	20602	20276	21034	—	20276
Не въ обмѣнъ.						
Январь	—	2	2	—	1	1
Февраль	7	246	253	3	1	4
Мартъ	56	438	494	1	7	8
Апрѣль	—	15	15	4	—	4
Май	—	1	1	1	10	11
Іюнь	—	—	—	6	2	8
Іюль	1	2	3	1	—	1
Августъ	—	10	10	1	—	1
Сентябрь	—	3	3	2	—	2
Октябрь	1	1	2	—	1	1
Ноябрь	—	1	1	2	—	2
Декабрь	2	3	5	3	2	5
Итого	67	722	789	24	24	48
Въ 1910 году	106	1319	1425	541	573	1114
Противъ 1910 г. Болѣе	—	—	—	—	—	—
Противъ 1910 г. Менѣе	39	597	636	517	549	1066

Условія передачи вагоновъ и мѣсяцы.	Съ Московско-Нижегородской жел. дор. (На ст. Перово). Принято. Груж.	Порож.	Всего.	Сдано. Груж.	Порож.	Всего.
Въ обмѣнъ						
Январь	1617	2355	3972	3727	245	3972
Февраль	1680	2548	4228	3907	321	4228
Мартъ	2309	2162	4471	4156	31	4187
Апрѣль	1303	668	1971	1762	209	1971
Май	1611	932	2543	2162	463	2625
Іюнь	1617	750	2367	1938	390	2328
Іюль	1499	620	2119	1789	286	2075
Августъ	1595	626	2221	1935	287	2222
Сентябрь	1635	666	2301	1993	353	2346
Октябрь	1652	1401	3053	2782	248	3030
Ноябрь	1613	1574	3187	2978	252	3230
Декабрь	1564	1834	3398	3096	237	3333
Итого	19695	16136	35831	32225	3322	35547
Въ 1910 году	18579	13338	31917	27547	4370	31917
Противъ 1910 г. Болѣе	1116	2798	3914	4678	—	3630
Противъ 1910 г. Менѣе	—	—	—	—	1048	—
Не въ обмѣнъ.						
Январь	653	95	748	111	629	740
Февраль	333	14	347	29	394	423
Мартъ	775	11	786	51	748	799
Апрѣль	467	75	542	38	421	459
Май	79	75	154	102	302	404
Іюнь	243	36	279	44	300	344
Іюль	312	24	336	19	489	508
Августъ	341	39	380	21	380	401
Сентябрь	243	23	266	15	330	345
Октябрь	303	33	336	35	345	380
Ноябрь	250	59	309	43	246	289
Декабрь	220	76	296	20	271	291
Итого	4219	560	4779	528	4855	5383
Въ 1910 году	3007	1469	4476	1032	3284	4316
Противъ 1910 г. Болѣе	1212	—	303	—	1571	1067
Противъ 1910 г. Менѣе	—	909	—	504	—	—

Условія передачи вагоновъ и мѣсяцы.	Съ Р.-Уральской жел. дор. (На ст. Рязань). Принято. Груж.	Порож.	Всего.	Сдано. Груж.	Порож.	Всего.
Въ обмѣнъ						
Январь	13423	52	13475	2041	11434	13475
Февраль	11739	38	11777	2165	9612	11777
Мартъ	13296	45	13341	2687	10654	13341
Апрѣль	6739	58	6797	1693	5104	6797
Май	9531	46	9577	2198	7379	9577
Іюнь	8354	41	8395	2161	6234	8395
Іюль	6999	44	7043	2060	4983	7043
Августъ	7719	59	7778	2367	5411	7778
Сентябрь	8289	99	8388	2374	6014	8388
Октябрь	7682	95	7777	2327	5450	7777
Ноябрь	7637	55	7692	1933	5759	7692
Декабрь	9050	60	9110	1963	7147	9110
Итого	110458	692	111150	25969	85181	111150
Въ 1910 году	124667	1097	125674	28941	96823	125764
Противъ 1910 г. Болѣе	—	—	—	—	—	—
Противъ 1910 г. Менѣе	14209	405	14614	2972	11642	14614
Не въ обмѣнъ.						
Январь	348	69	417	53	349	402
Февраль	176	78	254	61	207	268
Мартъ	261	85	346	52	236	288
Апрѣль	248	47	295	44	304	348
Май	323	53	376	51	208	259
Іюнь	121	52	173	60	136	196
Іюль	141	74	215	34	106	140
Августъ	89	33	122	32	148	180
Сентябрь	120	46	166	45	282	327
Октябрь	323	58	381	52	1690	1742
Ноябрь	724	54	778	39	2064	2103
Декабрь	806	52	858	56	1785	1841
Итого	3680	701	4381	579	7515	8094
Въ 1910 году	2972	742	3714	681	5267	5948
Противъ 1910 г. Болѣе	708	—	667	—	2248	2146
Противъ 1910 г. Менѣе	—	41	—	102	—	—

Условія передачи вагоновъ и мѣсяцы.	Съ Р.-Уральской жел. дор. (На ст. Пенза). Принято. Груж.	Порож.	Всего.	Сдано. Груж.	Порож.	Всего.
Въ обмѣнъ						
Январь	1189	832	2021	1542	479	2021
Февраль	979	1057	2036	1545	526	2071
Мартъ	1187	1350	2537	2165	352	2517
Апрѣль	793	1957	2750	2453	284	2737
Май	1066	4793	5859	5491	366	5857
Іюнь	886	4155	5041	4721	320	5041
Іюль	1037	2298	3335	3042	293	3335
Августъ	1148	2660	3808	3602	205	3807
Сентябрь	1288	1921	3209	2905	306	3211
Октябрь	2207	1265	3472	2052	1419	3471
Ноябрь	1735	1094	2829	1701	1132	2833
Декабрь	1933	1018	2951	1664	1314	2978
Итого	15448	24400	39848	32883	6996	39879
Въ 1910 году	13980	22926	36906	31185	5721	36906
Противъ 1910 г. Болѣе	1468	1474	2942	1698	1275	2973
Противъ 1910 г. Менѣе	—	—	—	—	—	—
Не въ обмѣнъ.						
Январь	12	14	26	21	1110	1131
Февраль	11	18	29	15	813	828
Мартъ	23	13	36	6	1027	1033
Апрѣль	8	5	13	18	13	31
Май	13	19	32	10	15	25
Іюнь	14	10	24	4	17	21
Іюль	14	6	20	10	16	26
Августъ	12	60	72	20	11	31
Сентябрь	10	135	145	5	8	13
Октябрь	10	11	21	9	62	71
Ноябрь	22	14	36	10	513	523
Декабрь	30	9	39	16	191	207
Итого	179	314	493	144	3796	3940
Въ 1910 году	171	254	425	232	3928	4160
Противъ 1910 г. Болѣе	8	60	68	—	—	—
Противъ 1910 г. Менѣе	—	—	—	88	132	220

Условія передачи вагоновъ и мѣсяцы.	Съ Сызрано-Вяземской жел. дор. (На ст. Пенза). Принято. Груж.	Порож.	Всего.	Сдано. Груж.	Порож.	Всего.
Въ обмѣнъ						
Январь	109	406	515	482	24	506
Февраль	111	316	427	397	36	433
Мартъ	179	211	390	306	88	394
Апрѣль	98	155	253	200	52	252
Май	124	180	304	229	75	304
Іюнь	140	88	228	162	65	227
Іюль	102	102	204	181	22	203
Августъ	116	112	228	205	25	230
Сентябрь	196	140	336	233	105	338
Октябрь	159	66	225	157	66	223
Ноябрь	146	79	225	165	58	223
Декабрь	151	63	214	174	48	222
Итого	1631	1918	3549	2891	664	3555
Въ 1910 году	1706	2356	4062	2869	1195	4064
Противъ 1910 г. Болѣе	—	—	—	22	—	—
Противъ 1910 г. Менѣе	75	438	513	—	531	509
Не въ обмѣнъ.						
Январь	12	18	30	11	20	31
Февраль	12	9	21	5	24	29
Мартъ	16	18	34	4	32	36
Апрѣль	2	7	9	—	10	10
Май	12	—	12	3	18	21
Іюнь	1	13	14	7	7	14
Іюль	2	5	7	—	4	4
Августъ	4	11	15	1	4	5
Сентябрь	6	13	19	2	11	13
Октябрь	7	13	20	3	24	27
Ноябрь	5	8	13	—	16	16
Декабрь	15	9	24	4	10	14
Итого	94	124	218	40	180	220
Въ 1910 году	88	147	235	53	138	191
Противъ 1910 г. Болѣе	6	—	—	—	42	29
Противъ 1910 г. Менѣе	—	23	17	13	—	—

Условія передачи вагоновъ и мѣсяцы.	Съ Сызрано-Вяземской жел. дор. (На ст. Сызрань). Принято. Груж.	Порож.	Всего.	Сдано. Груж.	Порож.	Всего.
Въ обмѣнъ						
Январь	199	38	237	141	96	237
Февраль	156	99	255	180	75	255
Мартъ	245	271	516	429	87	516
Апрѣль	143	162	305	256	49	305
Май	247	236	483	413	70	483
Іюнь	317	235	552	406	146	552
Іюль	278	156	434	331	103	434
Августъ	386	113	499	283	216	499
Сентябрь	423	78	501	299	202	501
Октябрь	237	125	362	249	113	362
Ноябрь	208	224	432	341	91	432
Декабрь	256	162	418	304	114	418
Итого	3095	1899	4994	3632	1362	4994
Въ 1910 году	3118	1819	4937	3297	1640	4937
Противъ 1910 г. Болѣе	—	80	57	335	—	57
Противъ 1910 г. Менѣе	23	—	—	—	278	—
Не въ обмѣнъ.						
Январь	86	1	87	4	88	92
Февраль	56	3	59	—	59	59
Мартъ	86	6	92	7	88	95
Апрѣль	22	7	29	1	20	21
Май	35	3	38	—	39	39
Іюнь	48	8	56	2	50	52
Іюль	65	6	71	—	49	49
Августъ	116	1	117	—	109	109
Сентябрь	111	2	113	—	106	106
Октябрь	136	—	136	—	148	148
Ноябрь	111	40	151	1	102	103
Декабрь	133	12	145	—	131	131
Итого	1005	89	1094	15	989	1004
Въ 1910 году	873	42	915	42	866	908
Противъ 1910 г. Болѣе	132	47	179	—	123	96
Противъ 1910 г. Менѣе	—	—	—	27	—	—

Условія передачи вагоновъ и мѣсяцы.	Съ Сызрано-Вяземской жел. дор. (На ст. Земетчино). Принято. Груж.	Порож.	Всего.	Сдано. Груж.	Порож.	Всего.
Въ обмѣнъ						
Январь	158	280	438	413	25	438
Февраль	312	291	603	500	121	621
Мартъ	251	381	632	530	84	614
Апрѣль	133	153	286	249	41	290
Май	168	419	587	498	82	580
Іюнь	137	317	454	386	71	457
Іюль	149	208	357	303	54	357
Августъ	195	316	511	464	47	511
Сентябрь	248	535	783	749	34	783
Октябрь	565	357	922	346	576	922
Ноябрь	340	153	493	371	122	493
Декабрь	375	129	504	385	119	504
Итого	3031	3539	6570	5194	1376	6570
Въ 1910 году	1938	2873	4811	4148	663	4811
Противъ 1910 г. Болѣе	1093	666	1759	1046	713	1759
Противъ 1910 г. Менѣе	—	—	—	—	—	—
Не въ обмѣнъ.						
Январь	1	4	5	15	664	679
Февраль	—	23	23	15	404	419
Мартъ	2	29	31	28	506	534
Апрѣль	2	40	42	20	10	30
Май	3	27	30	17	428	445
Іюнь	1	29	30	12	84	96
Іюль	3	30	33	14	6	20
Августъ	7	7	14	6	7	13
Сентябрь	2	12	14	16	233	249
Октябрь	2	15	17	9	778	787
Ноябрь	3	17	20	24	749	773
Декабрь	3	23	26	7	729	736
Итого	29	256	285	183	4598	4781
Въ 1910 году	24	206	230	197	5439	5636
Противъ 1910 г. Болѣе	5	50	55	—	—	—
Противъ 1910 г. Менѣе	—	—	—	14	841	855

Условія передачи вагоновъ и мѣсяцы.	Съ Самаро-Златоустовской жел. дор. (На ст. Батраки). Принято. Груж.	Порож.	Всего.	Сдано. Груж.	Порож.	Всего.
Въ обмѣнъ						
Январь	8900	654	9554	4325	5295	9620
Февраль	6516	816	7332	4187	3079	7266
Мартъ	6709	1421	8130	5573	2557	8130
Апрѣль	3679	1001	4680	3360	1320	4680
Май	4954	1449	6403	4250	2153	6403
Іюнь	3845	1322	5167	4024	1143	5167
Іюль	3573	1243	4816	3775	1041	4816
Августъ	3994	1295	5289	4216	1073	5289
Сентябрь	4831	602	5433	3410	2023	5433
Октябрь	5495	767	6262	2967	3295	6262
Ноябрь	5348	718	6066	2860	3207	6067
Декабрь	5033	724	5757	3252	2504	5756
Итого	62877	12012	74889	46199	28690	74889
Въ 1910 году	85562	10132	95694	43714	51963	95677
Противъ 1910 г. Болѣе	—	1880	—	2485	—	—
Противъ 1910 г. Менѣе	22685	—	20805	—	23273	20788
Не въ обмѣнъ.						
Январь	67	99	166	72	60	132
Февраль	80	51	131	74	97	171
Мартъ	77	64	141	72	82	154
Апрѣль	48	39	87	54	74	128
Май	193	45	238	63	174	237
Іюнь	86	60	146	55	222	277
Іюль	175	66	241	55	209	264
Августъ	132	85	217	47	145	192
Сентябрь	135	69	204	30	143	173
Октябрь	58	80	138	54	184	238
Ноябрь	33	58	91	84	51	135
Декабрь	18	82	100	61	18	79
Итого	1102	798	1900	721	1459	2180
Въ 1910 году	1082	794	1876	710	1246	1956
Противъ 1910 г. Болѣе	20	4	24	11	213	224
Противъ 1910 г. Менѣе	—	—	—	—	—	—

Условія передачи вагоновъ и мѣсяцы.	Съ Московско-Нижегородской жел. дор. (На ст. Орѣхово). Принято. Груж.	Порож.	Всего.	Сдано. Груж.	Порож.	Всего.
Въ обмѣнъ						
Январь	602	—	602	199	403	602
Февраль	678	—	678	180	481	661
Мартъ	885	—	885	283	618	901
Апрѣль	483	7	490	186	300	486
Май	733	—	733	237	487	724
Іюнь	618	1	619	251	382	633
Іюль	529	—	529	351	176	527
Августъ	596	—	596	259	339	598
Сентябрь	609	—	609	302	307	609
Октябрь	565	—	565	273	294	567
Ноябрь	478	—	478	255	216	471
Декабрь	516	—	516	247	275	522
Итого	7292	8	7300	3023	4278	7301
Въ 1910 году	6648	12	6660	2928	3732	6660
Противъ 1910 г. Болѣе	644	—	640	95	546	641
Противъ 1910 г. Менѣе	—	4	—	—	—	—
Не въ обмѣнъ.						
Январь	12	—	12	—	10	10
Февраль	3	—	3	—	6	6
Мартъ	6	—	6	1	5	6
Апрѣль	5	—	5	—	—	—
Май	86	80	166	1	88	89
Іюнь	80	65	145	—	81	81
Іюль	73	40	113	—	72	72
Августъ	101	—	101	—	102	102
Сентябрь	76	—	76	—	75	75
Октябрь	29	—	29	—	30	30
Ноябрь	39	—	39	—	35	35
Декабрь	9	—	9	—	12	12
Итого	519	185	704	2	516	518
Въ 1910 году	597	2	599	2	592	594
Противъ 1910 г. Болѣе	—	183	105	—	—	—
Противъ 1910 г. Менѣе	78	—	—	—	76	76

Условія передачи вагоновъ и мѣсяцы.	Съ Московско-Окружной (На ст. Перово). Принято. Груж.	Порож.	Всего.	Сдано. Груж.	Порож.	Всего.
Въ обмѣнъ						
Январь	1871	185	2056	1825	160	1985
Февраль	1997	389	2386	1875	563	2438
Мартъ	2582	309	2891	2144	712	2856
Апрѣль	1798	201	1999	1320	694	2014
Май	2275	356	2631	1971	664	2635
Іюнь	2207	249	2456	1830	633	2463
Іюль	2565	274	2839	1936	816	2752
Августъ	2998	307	3305	2136	1172	3308
Сентябрь	3506	328	3834	2259	1648	3907
Октябрь	3631	335	3966	2317	1648	3965
Ноябрь	3471	324	3795	2112	1697	3809
Декабрь	2985	208	3193	1870	1309	3179
Итого	31886	3465	35351	23595	11716	35311
Въ 1910 году	27051	5769	32820	21654	11171	32825
Противъ 1910 г. Болѣе	4835	—	2531	1941	545	2486
Противъ 1910 г. Менѣе	—	2304	—	—	—	—
Не въ обмѣнъ.						
Январь	27	47	74	6	19	25
Февраль	20	7	27	2	23	25
Мартъ	34	5	39	5	42	47
Апрѣль	24	9	33	5	21	26
Май	24	17	41	24	63	87
Іюнь	22	20	42	28	24	52
Іюль	19	38	57	35	28	63
Августъ	18	23	41	22	420	442
Сентябрь	15	21	36	26	1172	1198
Октябрь	38	100	138	79	322	401
Ноябрь	22	475	497	35	27	62
Декабрь	24	301	325	24	30	54
Итого	287	1063	1350	291	2191	2482
Въ 1910 году	255	1034	1289	707	1200	1907
Противъ 1910 г. Болѣе	32	29	61	—	991	575
Противъ 1910 г. Менѣе	—	—	—	416	—	—

Условія передачи вагоновъ и мѣсяцы.	ВСЕГО. Принято. Груж.	Порож.	Всего.	Сдано. Груж.	Порож.	Всего.
Въ обмѣнъ						
Январь	31461	17919	49380	31048	18391	49439
Февраль	27283	14903	42186	27108	15033	42141
Мартъ	32336	16240	48576	32765	15474	48239
Апрѣль	18041	8844	26885	18299	8598	26897
Май	24425	15622	40047	27841	12264	40105
Іюнь	21399	11372	32771	22737	10023	32760
Іюль	19420	9141	28561	19977	8445	28422
Августъ	21847	10510	32357	22704	9660	32364
Сентябрь	24002	8775	32777	21221	11678	32899
Октябрь	24863	8672	33535	19903	13607	33510
Ноябрь	23619	7361	30980	18211	12822	31033
Декабрь	24513	6704	31217	17814	13364	31178
Итого	293209	136063	429272	279628	149359	428987
Въ 1910 году	320894	170479	491373	308469	182861	491330
Противъ 1910 г. Болѣе	—	—	—	—	—	—
Противъ 1910 г. Менѣе	27685	34416	62101	28841	33502	62343
Не въ обмѣнъ.						
Январь	2013	439	2452	396	3721	4117
Февраль	1155	497	1652	285	2345	2630
Мартъ	1758	712	2470	335	3150	3485
Апрѣль	1113	279	1392	273	1056	1329
Май	1175	353	1528	356	1657	2013
Іюнь	1263	347	1610	309	1591	1900
Іюль	1689	323	2012	302	1827	2129
Августъ	1546	362	1908	236	2043	2279
Сентябрь	1015	463	1478	221	2606	2827
Октябрь	1432	347	1779	314	4014	4328
Ноябрь	1624	752	2376	294	4187	4481
Декабрь	1594	599	2193	256	3544	3800
Итого	17377	5473	22850	3577	31741	35318
Въ 1910 году	14609	7708	22317	5569	27608	33177
Противъ 1910 г. Болѣе	2768	—	533	—	4133	2141
Противъ 1910 г. Менѣе	—	2235	—	1992	—	—

По сл. тяги.

Начальниковъ отдѣленій не имѣется. Предѣлы же полномочій нач. депо и мастерскихъ по личному составу сводятся къ слѣдующему:

1) опредѣленіе мастеровыхъ и рабочихъ съ поденной платой до 1 руб. 20 к. включительно;

2) перемѣщенія мастеровыхъ и рабочихъ безъ увеличенія поденной платы (получающихъ до 1 руб. 20 коп.);

3) увольненіе всѣхъ мастеровыхъ и рабочихъ, оставляющихъ службу не по распоряженію администраціи;

4) выдача пособій на крестины и похороны дѣтей служащихъ и на похороны самихъ служащихъ согласно приказу по дорогѣ за № 57—1905 г.;

5) разрѣшеніе отпусковъ до 28 дней безъ сохраненія содержанія всѣмъ мастеровымъ и рабочимъ и. д. штатныхъ служащихъ и

6) разрѣшеніе отпусковъ штатнымъ служащимъ въ экстренныхъ случаевъ съ сохраненіемъ содержанія на 7 дней и безъ сохраненія содержанія—на 10 дней.

По пункту 3 вопроса 1

нач. сл. дв. приводитъ слѣдующія свѣдѣнія о размѣрахъ движенія по различнымъ участкамъ дороги за 1911 г. (См. вкладную вѣдомость между 126 и 127 стр.).

По пункту 5 вопроса 1

подробныя свѣдѣнія приведены въ описаніи объѣзда и соотвѣтствующихъ мѣстахъ хозяйственной программы.

Графикъ размѣщенія мастерскихъ и депо помѣщенъ въ приложеніи № 1.

По пункту 1 вопроса 2

отмѣчается желательность расширить до 100.000 руб. нынѣ опредѣленную въ 50.000 руб. стоимость различныхъ сооруженій, проекты коихъ могутъ быть утверждаемы властью управляющаго дорогой безъ представленія въ Министерство.

По пункту 2 вопроса 2

докладывается, что заводской инспекціей иногда допускается пріемка неудовлетворительнаго матеріала. Съ другой стороны, нерѣдко неоправдываемая дѣйствительной надобностью требовательность увеличиваетъ заводскія цѣны. Представляется желательнымъ замѣнить эту инспекцію командировками на заводы агентовъ соотвѣтствующей спеціальности изъ управленія и правленія дороги, какъ это дѣлается по отношенію другихъ матеріаловъ, не подлежащихъ вѣдѣнію заводской инспекціи.

Свѣдѣнія о случаяхъ ненадлежащаго принятія предметовъ помѣщены въ приложеніи № 4 къ докладу № 22 по обслѣдованію Моск.-Каз. ж. д.

По пункту 3 вопроса 2

представителями дороги высказывается желательность изготовленія подвижного состава въ мастерскихъ дороги въ виду того, что при нынѣ существующемъ порядкѣ дорогѣ приходится, въ періоды ослабленія работъ собственно по ремонту, часть мастеровыхъ увольнять со службы, что весьма нежелательно; при исполненіи же въ мастерскихъ дороги заказовъ на изготовленіе новаго подвижного состава возможно было бы иногда регулировать работы въ мастерскихъ такимъ образомъ, чтобы увольненіе мастеровыхъ изъ-за недостатка работъ по ремонту не имѣло мѣста.

По пункту 4 вопроса 2

докладывается, что, вслѣдствіе краткости времени, бывшаго у представителей дороги въ распоряженіи, доставленіе теперь всѣхъ данныхъ по этому вопросу не представляется возможнымъ.

Желательно облегчить правила объ устройствѣ не охраняемыхъ переѣздовъ въ уровнѣ пути.

Правила технической эксплоатаціи пересматриваются.

Всѣ имѣющіеся приказы, правила и инструкціи переданы дѣлопроизводству.

Пунктъ 5 вопроса 2.

Дрова, лѣсные матеріалы, камень и шпалы пріобрѣтаются, большею частью, путемъ сдачи поставокъ частнымъ поставщикамъ

по договорамъ или отдѣльнымъ заказамъ и частью заготовляются хозяйственнымъ способомъ изъ покупаемыхъ на срубъ лѣсныхъ участковъ или камень изъ арендуемыхъ или изъ собственныхъ карьеровъ. Кирпичъ пріобрѣтается у частныхъ поставщиковъ по договорамъ или отдѣльнымъ заказамъ. Переводы и части ихъ заказываются ежегодно въ количествѣ, зависящемъ отъ предполагаемыхъ въ теченіе года новыхъ работъ и обычнаго износа переводовъ, путемъ конкуренціи между заводами, изготовляющими означенные предметы, и поступаютъ на дорогу по мѣрѣ изготовленія ихъ заводомъ, при чемъ сроки поставки приноравливаются такъ, чтобы всѣ заказанныя части переводовъ поступили на дорогу по возможности къ апрѣлю, т. е. къ началу лѣтнихъ работъ по ремонту пути; рельсовыя скрѣпленія законтрактовываются на годичный или 2-годичный срокъ безъ указанія требуемаго количества, требованія же на доставку выдаются заблаговременно, сообразуясь съ оговоренной въ договорѣ производительностью завода, получившаго заказъ.

Мосты и фермы заказываются по договорамъ въ зависимости отъ предполагаемыхъ работъ по смѣнѣ ихъ за шесть—восемь мѣсяцевъ до начала работъ. Сортовое и кровельное желѣзо заказывается въ количествѣ годовой потребности, но наряды на поставку заказаннаго выдаются заводу по мѣрѣ истощенія запаса означенныхъ матеріаловъ въ складахъ обычнымъ для всѣхъ матеріаловъ порядкомъ, принимая во вниманіе назначенные поставщикомъ при принятіи заказа сроки.

Пунктъ 6 вопроса 2

былъ въ достаточной степени освѣщенъ при обсужденіи вопросовъ хозяйственной программы.

По пункту 7 вопроса 2

нач. мат. сл. докладываетъ, что матеріалы хранятся въ складахъ съ принятіемъ надлежащихъ мѣръ противъ порчи ихъ отъ различныхъ вліяній погоды, противъ утечки, усушки и пр.

Учетъ матеріаловъ въ складахъ ведется въ количественномъ отношеніи по ярлыкамъ, выдаваемымъ кладовщикамъ на каждое поступленіе матеріала, а въ счетоводствѣ при нач. мат. сл. ведется подробный учетъ матеріаловъ въ количественномъ и суммовомъ отношеніи въ сортовыхъ книгахъ, открываемыхъ по каждому складу отдѣльно.

Отпускъ матеріаловъ изъ складовъ производится по установленнымъ требованіямъ, предъявляемымъ службами-потребитель-

ницами кладовщикамъ. Исполненныя требованія заносятся въ ярлыки и фактуруются.

Согласно удостовѣреннымъ потребителями фактурамъ, отпущенный матеріалъ списывается въ расходъ по сортовымъ книгамъ.

Всѣ безъ исключенія матеріалы, требующіеся для нуждъ дороги, пріобрѣтаются хозяйтсвеннымъ отдѣломъ правленія. Непосредственное же пріобрѣтеніе матеріаловъ службами производится съ разрѣшенія хозяйственнаго отдѣла лишь въ рѣдкихъ, исключительныхъ случаяхъ (распоряженіе правленія № 6180/8 отъ 10 ноября 1910 г. относительно пріобрѣтенія матеріаловъ непосредственно службами).

По пункту 8 вопроса 2

для служебныхъ перевозокъ существуетъ особый тарифъ по $^1/_{200}$ коп. съ пуда и версты провозимыхъ матеріаловъ или инвентарныхъ предметовъ, при чемъ стоимость перевозки матеріаловъ по своей дорогѣ по служебному тарифу для работъ за счетъ эксплоатаціи относится на IX отдѣлъ эксплоатаціонной смѣты. Расходы же по перевозкамъ, относящимся къ работамъ за счетъ облигаціонныхъ займовъ или сбора въ $^1/_5$, производится за счетъ тѣхъ же кредитовъ, поэтому и стоимость перевозокъ инвентарнаго имущества, отнесеннаго на указанные источники, прибавляется къ стоимости этого имущества.

По пункту 9 вопроса 2

отвѣтъ данъ въ докладѣ на вопросъ 57 хозяйственной программы.

По пункту 1 вопроса 3

признается удовлетворительнымъ существующій нынѣ на дорогѣ порядокъ, по которому служащіе съ окладами отъ 1200 руб. и выше утверждаются правленіемъ по представленію управляющаго.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ указаны предѣлы полномочій управляющаго и другихъ высшихъ чиновъ дороги по личному составу.

Предѣлы полномочій агентовъ по личному составу.

Наименованіе должностей.	Опредѣленіе.	Увольненіе.	Наложеніе взысканій.	Увольненіе въ отпускъ.
Управляющій дорогою.	1) на всѣ должности съ окладами свыше 300 руб. до 1200 р. 2) изъ прочихъ лицъ ранѣе служившихъ и уволенныхъ за проступки.	1) по собственному желанію всѣхъ служащихъ съ окладами свыше 300 р. до 1200 руб. 2) за проступки всѣхъ служащихъ.	Пониженіе въ окладахъ и должностяхъ служащихъ съ окладами свыше 300 р. и до 1200 р.	Всѣхъ служащихъ на срокъ до 14 дней съ сохраненіемъ содержанія и на 1 мѣсяцъ безъ содержанія.
Начальники службъ.	На должности съ окладами не свыше 300 р. лицъ ранѣе не служившихъ, а изъ служащихъ — оставившихъ службу по собственному желанію, по сокращенію тѣхъ работъ, для коихъ были наняты.	Служащихъ съ окладами до 300 руб. по собственному желанію, по сокращенію штата и временныхъ служащихъ, вслѣдствіе прекращенія тѣхъ работъ, для коихъ были приняты.	Пониженіе въ окладахъ и должностяхъ съ окладами до 300 р. въ годъ.	Служащихъ съ окладами до 240 р. на срокъ 7 дней съ содержаніемъ и на 14 дней безъ содержанія и служащихъ съ окладами свыше 240 р. до 3 дней съ сохраненіемъ содержанія и до 7 дней безъ содержанія. Въ экстренныхъ случаяхъ всѣхъ служащихъ съ окладами до 1200 р. съ сохр. содер. на 10 дней и на 15 безъ содержанія.
Начальники отдѣленій службъ.			Устныя и письменныя замѣчанія, выговоръ и строгіе выговоры всѣмъ подчиненнымъ агентамъ.	Въ экстренныхъ случаяхъ служащихъ съ окладами до 1200 р. на 7 дней съ сохр. содержанія и на 10 дней безъ содержанія.

Примѣчаніе. Полномочія по личному составу, превышающія полномочія управляющаго дорогою, принадлежатъ правленію.

По исполненію смѣты право разассигнованія кредитовъ предоставлено нач. службъ, утвержденіе же смѣтъ производится правленіемъ общества дороги по представленію управляющаго дорогой. Что же касается предѣловъ полномочій разныхъ агентовъ по спеціальнымъ ихъ обязанностямъ (по пункту в), то таковые изложены въ правилахъ технической эксплоатаціи и инструкціяхъ отдѣльнымъ агентамъ.

По пункту 2 вопроса 3

докладывается, что въ настоящее время въ силѣ общая инструкція. Болѣе подробное положеніе о служащихъ разрабатывается. Дополненіемъ къ общей инструкціи въ настоящее время служитъ приказъ за № 57 1905 г., и соотвѣтствующіе §§ правилъ врачебно-санитарной службы.

По пункту 1 вопроса 5

докладывается, что существующій въ настоящее время порядокъ не указалъ на какія-либо совершенно безспорно важныя измѣненія. Подробное разсмотрѣніе разбираемаго вопроса могло бы, однако, поставить на очередь нѣкоторыя измѣненія. Такое подробное разсмотрѣніе предложеннаго вопроса администрація дороги не имѣла за недостаткомъ времени возможности разсмотрѣть.

По пункту 2 вопроса 5

нач. сл. тел. отмѣчаетъ, что въ вѣдѣніи его службы находится: блокировочный участокъ, протяженіемъ въ 185 вер. со станціями и постами, имѣющими 92 блокъ-аппарата при 589 блокировочныхъ элементахъ при нихъ;

277 электрожезловыхъ аппарата,
1058 телефоновъ,
44 центральныхъ телефонныхъ станцій,
325 керосинокалильныхъ фонарей,
80 водоуказательныхъ сигнализаціонныхъ приборовъ,
повторители семафоровъ и стрѣлокъ, звонки и прочіе мелкіе электротехническіе приборы и
282 телеграфныхъ аппарата.

Кромѣ того, сл. тел. завѣдуетъ всѣмъ электрическимъ освѣщеніемъ дороги и передачей электрической энергіи, кромѣ электрическихъ устройствъ сл. т.

Помимо этого, при управленіи сл. имѣется мастерская, работа которой состоитъ въ слѣдующемъ:

а) капитальный ремонтъ телеграфныхъ аппаратовъ, блокъ-аппаратовъ, жезловыхъ аппаратовъ и вообще всѣхъ электротехническихъ приборовъ телеграфа;

б) ремонтъ пишущихъ машинъ для всѣхъ службъ дороги, ремонтъ ариѳмометровъ, перонныхъ автоматовъ для выдачи пассажирскихъ билетовъ и контрольныхъ щипцовъ для поѣздныхъ контролеровъ;

в) ремонтъ и изготовленіе запасныхъ частей, а также и сборка фонарей керосино-калильнаго освѣщенія всѣхъ станцій дороги;

г) ремонтъ разныхъ приборовъ и фонарей для электрическаго освѣщенія; ,

д) разныя столярныя работы для надобности сл. тел.;

е) исполненіе заказовъ по требованіямъ мат. сл. при изготовленіи въ запасъ разныхъ частей для элементовъ.

Изъ перечня этого усматривается, что, кромѣ обслуживанія телеграфа, дѣятельность службы сводится, главнымъ образомъ, къ техническому обслуживанію и ремонту всевозможныхъ электротехническихъ и механическихъ установокъ и приборовъ. При такомъ положеніи, безусловно, желательна полная независимость нач. тел. отъ другихъ службъ, такъ какъ, находясь во главѣ совершенно псеціальнаго дѣла, лицо, вполнѣ компетентное по техническимъ вопросамъ, будучи, независимо, при различныхъ обсужденіяхъ вопросовъ, какъ эксплоатаціонныхъ, такъ и новыхъ устройствъ, принесетъ гораздо большую пользу, чѣмъ будучи исполнителемъ распоряженій нач. дв., который невольно явится тормозомъ для дѣла, такъ какъ, не будучи въ состояніи близко стоять къ техническимъ вопросамъ, явится только лишнимъ посредствующимъ звеномъ. Тѣмъ болѣе, что сл. дв. въ настоящее время и такъ очень обширна, такъ что присоединеніе къ ней такого спеціальнаго, чисто-техническаго отдѣла, какъ телеграфъ, сильно затруднитъ и безъ того уже имѣющую слишкомъ много разныхъ отдѣловъ сл. дв.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, присоединеніе телеграфа къ сл. дв. было бы возможно только въ томъ случаѣ, если бы сл. дв. была преобразована въ сл. экс. Сверхъ того, по правиламъ 1882 г. сл. тел. на желѣзныхъ дорогахъ должна быть отдѣльною независимо отъ другихъ службъ, находясь въ то же время подъ контролемъ почтово-телеграфнаго вѣдомства, имѣющаго право контроля и даже требованія увольненія любого изъ служащихъ до нач. тел. включительно, а потому въ заключеніе можно сказать, что сл. тел. безусловно цѣлесообразнѣе оставить отдѣльной службой тѣмъ болѣе, что положеніе сл. тел., какъ отдѣльная са-

мостоятельная единица, на Моск.-Каз. ж. д. существуетъ уже съ 1876 г., т. е. въ продолженіе 36 лѣтъ.

За все это время какихъ-либо недоразумѣній по отношенію сліянія и дисциплинарнаго отношенія между агентами телеграфа и агентами движенія совершенно не наблюдалось, такъ какъ весь кадръ телеграфистовъ въ отношеніи дисциплинарномъ вполнѣ подчиненъ нач. ст., чѣмъ достигнуто полное единеніе штатовъ движенія и телеграфа и положеніе ея какъ отдѣльной самостоятельной службы совершенно не повліяло на совмѣщеніе обязанностей агентовъ движенія и телеграфа, даже при отсутствіи поѣздной корреспонденціи, что подтверждается тѣмъ, что изъ 118 станцій только 40, что составляетъ 34%, обслуживаются одними телеграфистами, остальные же 78 или 66% станцій обслуживаются или одними агентами движенія, или же совмѣстно съ телеграфистами и тѣмъ, что все керосино-калильное освѣщеніе, находящееся въ полномъ пользованіи сл. дв., въ отношеніи содержанія находится всецѣло въ завѣдываніи сл. тел. и, наконецъ, по отношенію перехода лучшихъ телеграфистовъ въ сл. дв., сл. тел. содѣйствуетъ, допуская ихъ безпрепятственно къ подготовкѣ и сдачѣ установленнаго испытанія и поэтому является какъ бы вспомогательной къ сл. дв. въ смыслѣ укомплектованія агентами.

Несмотря на самостоятельность службы, расходъ на содержаніе таковой за 1911 г. составилъ слѣдующее:

Личный составъ оч. №№ съ 210 по 217 . . .	245.364 р. 87 к.
Техника оч. №№ 218 и съ 220 по 225	29.934 „ 55 „
Книги, бланки и проч. очер. №№ 219	8.957 „ 13 „
Всего . . .	384.256 р. 55 к.

что, при общемъ протяженіи дороги, равномъ 2070 вер., составитъ расходъ на содержаніе телеграфа и всѣхъ приборовъ, включая ремонтъ и содержаніе линіи, и всего штата, 137 р. 32 к. на версту дороги, что составляетъ по отношенію ко всему расходу и по отдѣлу IV смѣты 1911 г. 7½%.

Въ отношеніи Правительственной Инспекціи Моск.-Каз. ж. д. находится на общихъ основаніяхъ правилъ ремонта и содержанія телеграфовъ по отношенію къ телеграфамъ ж. д. изд. 1882 г.;

правилъ, устарѣвшихъ и весьма стѣснительныхъ для желѣзныхъ дорогъ, какъ въ техническомъ, такъ и въ общемъ хозяйственномъ отношеніи, такъ напримѣръ, телеграфъ желѣзныхъ дорогъ обязанъ, согласно правиламъ, на своихъ телеграфныхъ столбахъ полевую сторону уступать почтово-телеграфному вѣдом-

ству, положеніе такое очень неудобное въ отношеніи производства работъ, такъ какъ одновременно на одномъ столбѣ являетея необходимость производить работы двумъ разнымъ учрежденіямъ. При пріемкѣ матеріаловъ для телеграфа, несмотря на имѣющуюся пріемочную комиссію, состоящую изъ представителей отъ всѣхъ службъ, лицъ въ большинствѣ случаевъ съ высшимъ техническимъ образованіемъ, требуется приглашать представителя отъ почтово-телеграфнаго вѣдомства, что, кромѣ задержки въ работѣ, влечетъ еще и денежный расходъ по возмѣщенію округу командировочныхъ денегъ. Такихъ примѣровъ можно привести цѣлый рядъ.

Въ отношеніи административномъ сказывается неудобство и ненормальность по отношенію личнаго состава, такъ напримѣръ сл. тел. обязана представлять въ почтово-телеграфное вѣдомство свѣдѣнія о личномъ составѣ и даже испрашивать разрѣшеніе въ различныхъ вопросахъ по немъ.

Оно имѣетъ право контроля всей телеграфной корреспонденціи.

Телеграфъ желѣзной дороги обязанъ въ линейныхъ установкахъ придерживаться типовъ, выработанныхъ почтово-телеграфнымъ вѣдомствомъ (крючья, изляторы, кронштейны и пр.).

При пріемкахъ матеріаловъ для линейныхъ работъ, (проволока, изоляторы, крючья и проч.) на предметъ опредѣленія ихъ качествъ долженъ присутствовать представитель почтово-телеграфнаго округа.

Всѣ проекты по новымъ работамъ, а также по передѣлкѣ, относкѣ или перемѣнѣ направленій линіи должны быть предъявляемы на утвержденіе въ Главное Управленіе почтово-телеграфнаго вѣдомства.

Для контроля остановокъ телеграфнаго дѣйствія, по четвертямъ года, представляются вѣдомости таковыхъ.

По пункту 1 вопроса 6

нач. сл. дв. докладываетъ слѣдующее:

На основаніи полученныхъ свѣдѣній о количествѣ погруженныхъ вагоновъ за сутки, объ остающемся непогруженномъ грузѣ, о требуемомъ количествѣ вагоновъ подъ погрузку на слѣдующія сутки и о наличіи на полночь подвижного состава на дорогѣ

нач. дв. или его замѣститель распредѣляетъ вагоны по отдѣленіямъ дороги ежедневными или періодическими телеграфными нарядами, а также и отдѣльными телеграммами и письменными распоряженіями.

Для достиженія наибольшей перевозки грузовъ и удовлетворенія отправителей подвижнымъ составомъ обращается особое вниманіе на быстрый оборотъ вагоновъ.

Поэтому принимаются слѣдующія мѣры:

Подвижной составъ долженъ быть подаваемъ въ пункты нагрузки по возможности ночью или раннимъ утромъ съ тою цѣлью, чтобы нагрузка его могла быть заканчиваема въ теченіе дня.

Чтобы дневная погрузка станціи отправлялась по назначенію при наименьшемъ простоѣ въ ожиданіи отправленія и по возможности въ тотъ же день, въ который погружена.

Порожній составъ, излишній для станціи, не долженъ стоять непроизводительно, а долженъ безъ замедленія слѣдовать по пути теченія порожнихъ, который указываетъ мѣстный нач. отдѣленія. Задержка допускается лишь на однѣ сутки и только въ тѣхъ случаяхъ, когда станціи опредѣленно извѣстно, что вагоны нужны на другой день подъ нагрузку.

Общее стремленіе обращено къ тому, чтобы работа съ вагонами заканчивалась днемъ, и ночью вагоны не простаивали непроизводительно, а двигались бы въ поѣздахъ.

Рекомендуется нач. ст. входить въ соглашеніе съ грузоотправителями о возможно болѣе успѣшной нагрузкѣ и выгрузкѣ вагоновъ, однако, не допуская для этого времени болѣе положеннаго по Уставу.

Опредѣляется возможно заблаговременно время погрузки и требуются депешами мѣста на прицѣпку вагоновъ.

Стремятся къ сокращенію простоя больныхъ вагоновъ, приглашая для ихъ исправленія агентовъ сл. т. безъ малѣйшей задержки (цирк. № 106—1907 г. 110/6 т. того же года).

Въ случаѣ обнаруженія станціей груженаго вагона на своей станціи или же проходящемъ поѣздѣ съ происшедшей уже или могущей произойти просрочкой груза, наклеиваются на такихъ вагонахъ на видныхъ мѣстахъ на обѣихъ сторонахъ вагона ярлыки ярко-зеленаго цвѣта съ крупно напечатанной надписью „слѣдуетъ спѣшно, не задерживать“.

Во время усиленной перевозки грузовъ станціи ведутъ учетъ простоя вагоновъ по формамъ лит. Г. Д., показывающимъ вагоно-часы излишняго безъ номеровъ простоя вагоновъ за сутки, а также и, въ среднемъ, за недѣлю число вагоно-часовъ простоя, и свѣдѣнія лит. Ж. о простоѣ больныхъ вагоновъ. Кромѣ того, составляются акты о простоѣ вагоновъ съ общественнымъ грузомъ по винѣ службъ дороги для доведенія до свѣдѣнія заинтересованныхъ

службъ съ цѣлью устраненія простоя въ будущемъ (приказъ № 59—1908 г., циркуляръ № 37—1908 г., циркуляръ № 501—1909 г.).

Для быстраго доставленія груза и оборота вагоновъ установлены спеціальные поѣзда, а именно: Дальневосточные, сковозные, съ яйцами, съ живностью и т. д. и сборные съ подборомъ вагоновъ по направленіямъ, и на нач. отдѣленій возложена обязанность согласованія этихъ поѣздовъ по силѣ паровозовъ.

На нач. отдѣленій возложена обязанность назначенія и отмѣны, вообще, товарныхъ поѣздовъ и высылки резервныхъ паровозовъ, а также наблюденіе за правильнымъ оборотомъ паровозовъ.

При назначеніи въ движеніе какъ постоянныхъ, такъ и дополнительныхъ поѣздовъ, имѣется въ виду, чтобы время нахожденія поѣзда отъ станціи подмѣны паровозной бригады до пункта оборота и обратно, приблизительно, равнялось тому, которое полагается для отдыха паровозной бригады, оставшейся на станціи подмѣна.

Обращается вниманіе на правильное назначеніе и составленіе поѣздовъ, своевременное и безостановочное ихъ слѣдованіе и снабженіе достаточнымъ количествомъ кондукторовъ для ихъ обслуживанія.

При составленіи поѣздовъ стремятся къ отправленію наибольшаго числа сквозныхъ поѣздовъ и достиженію во всѣхъ поѣздахъ предѣльнаго состава по возможности на всемъ протяженіи ихъ слѣдованія.

Если правильное движеніе поѣздовъ нарушается, то немедленно принимаются всѣ мѣры къ быстрому возстановленію порядка.

Своевременно направляются вагоны для погрузки и обмѣна и дѣлается переучетъ ихъ между обмѣнными пунктами.

Управленіемъ дороги ведется общій надзоръ за своевременнымъ выполненіемъ вышесказаннаго, по даннымъ свѣдѣній лит. А., Г., Д., Ж., и депешамъ, высылаемымъ съ линіи, и принимаются мѣры къ предупрежденію возможныхъ упущеній.

Для избѣжанія пробѣга порожнихъ вагоновъ практикуются

переучеты по дорогамъ и, кромѣ этого, отдача авансомъ лишняго подвижного состава взамѣнъ полученія нужнаго подвижного состава, напримѣръ, сдаются на Уральскую въ Рязани крытые и за нихъ авансомъ принимаются отъ Уральской въ Пензѣ платформы.

СПРАВКА

о переучетѣ вагоновъ за 1911 годъ.

Пункты переучета.	Количество вагоновъ.	Количество сбереженныхъ вагоно-верстъ.
Въ Николаевскѣ за счетъ Перово .	1.960	7.840
„ Перовѣ Ниж. „ „ Окружной .	2.574	—
„ Рязани „ „ Пензы . . .	1.785	898.725
„ „ „ „ Батраковъ .	1.750	1.207.500
„ Земетчинѣ „ „ Батраковъ .	4.475	1.794.475
„ Пензѣ „ „ Батраковъ .	3.700	625.570
Итого	16.244	4.534.110

Переучеты вагоновъ въ 1910 году.

Пункты переучета.	Количество вагоновъ.	Количество сбереженныхъ вагоно-верстъ.
Въ Николаевскѣ за счетъ Перово .	100	400
„ Перовѣ Окр. за Перово Нижегор.	112	—
„ Рязани за счетъ Батраковъ .	1.500	1.035.000
„ Земетчинѣ за счетъ Батраковъ	5.450	2.185450
„ Пензѣ за счетъ Батраковъ . .	3.800	642.220
Итого	10.962	3.863.050

При значительной потребности въ крытыхъ приспособливаются платформы подъ перевозку общественныхъ дровъ специальными рѣшетками.

Лѣтомъ, во время усиленныхъ перевозокъ лѣса, уменьшается до минимума перевозка хозяйственныхъ грузовъ на платформахъ.

Вагоны-ледники, отправляемые передъ масляной кампаніей въ обмѣнные пункты и слѣдующіе послѣ масляной кампаніи на мѣста стоянокъ, используются подходящими для нихъ грузами, слѣдующими по пути назначенія ледниковъ.

Во избѣжаніе недостачи паровозовъ или же простоя ихъ въ горячемъ состояніи сл. дв. періодически извѣщается сл. т. о предполагаемомъ числѣ паръ поѣздовъ.

Кромѣ того, имѣется постоянное наблюденіе за своевременнымъ открытіемъ и закрытіемъ разъѣздовъ, а также и за увеличеніемъ и уменьшеніемъ кадра служащихъ.

Руководящій циркуляръ по сл. дв. Моск.-Каз. ж. д. по разбираемому вопросу помѣщенъ въ приложеніи № 5.

П. І. Красовскій дополняетъ доложенное краткимъ описаніемъ паровознаго и вагоннаго хозяйства на Моск.-Каз. ж. д.

Ремонтъ паровозовъ съ подъемкой ихъ исполняется въ главныхъ мастерскихъ Московскихъ и Алатырскихъ и въ мастерскихъ при депо Москва-Сортировочная, Рязань, Сасово, Рузаевка, Батраки и Лукояновъ.

Большимъ ремонтомъ по особо составляемому на годъ плану ремонтируется въ главныхъ мастерскихъ около 80 паровозовъ.

Малымъ ремонтомъ ремонтируются во всѣхъ мастерскихъ около 600 паровозовъ *).

Большой ремонтъ опредѣляется или наступленіемъ срока полнаго освидѣтельствованія паровознаго котла (черезъ 6 лѣтъ), или совершеннымъ отъ послѣдняго большого ремонта предѣльнымъ пробѣгомъ, установленнымъ для каждой серіи паровозовъ.

Малый ремонтъ опредѣляется общимъ состояніемъ паровоза, при чемъ, главнымъ образомъ, состояніемъ бандажей.

На всякій ремонтъ паровоза, связанный съ его подъемкой, нач. депо составляетъ особое заявленіе, въ которомъ указываются тѣ работы, которыя требуется исполнить.

По окончаніи ремонта составляется особый протоколъ съ указаніемъ всѣхъ произведенныхъ работъ. Какъ заявленія, такъ и протоколы о ремонтѣ, хранятся въ формулярахъ паровозовъ.

---

§) Въ зависимости отъ общаго состоянія паровозовъ и интенсивности движенія % ремонтируемыхъ съ подъемкой паровозовъ въ 1909 году былъ наибольшій въ августѣ—18,2% и наименьшій въ декабрѣ—12%.

Крупныя котельныя работы заносятся въ альбомъ паровозныхъ котловъ.

Въ главныхъ мастерскихъ введено премированіе администраціи мастерскихъ за сокращеніе сроковъ простоя паровозовъ въ ремонтѣ.

Средняя продолжительность простоя паровозовъ въ большомъ ремонтѣ составляетъ около 120 дней, а въ маломъ ремонтѣ, въ зависимости отъ характера котельныхъ работъ, отъ 15 до 50 дней.

Средняя стоимость большого ремонта одного паровоза составляетъ отъ 5.000 до 8.000 руб. (въ зависимости отъ серій паровозовъ); средняя стоимость малаго ремонта одного паровоза съ крупными котельными работами отъ 500 руб. до 2.000 руб.

Средняя стоимость малаго ремонта одного паровоза съ обыкновенными котельными работами отъ 300 руб. до 500 руб.

Топливо для паровозовъ примѣняется: для пассажирскихъ и танковыхъ—нефтяное, для товарныхъ—угольное, дровяное и торфяное.

На Моск.-Каз. ж. д. ремонтъ вагоновъ производится въ Перовскихъ и Алатырскихъ мастерскихъ.

Ежегодная производительность Перовскихъ мастерскихъ слѣдующая:

а) По пассажирскимъ вагонамъ:
выпускается изъ средняго и большого ремонта 110 пассажирскихъ вагоновъ, изъ которыхъ 30 съ мягкой мебелью; возобновляется около 5 вагоновъ; производится годичный осмотръ 240 вагонамъ, изъ которыхъ 140 имѣютъ мягкую мебель.

б) По товарнымъ вагонамъ:
выпускается изъ большого ремонта 230 вагоновъ; строится новыхъ—200 вагоновъ; производится трехгодичный осмотръ 4.000 вагоновъ; осматривается 1000 теплушекъ; кромѣ того, выпускается изъ текущаго ремонта, приблизительно, 18.400 вагоновъ.

Алатырскія мастерскія ремонтируютъ только товарные вагоны, и производительность ихъ очень ограниченная: производится трехгодичный осмотръ 500 ваг.; теплушекъ осматривается 150; выпускается изъ текущаго ремонта около 760.

Депо Москва, Пенза, Симбирскъ и Казань (къ которымъ приписаны пассажирскіе составы) производятъ годичный осмотръ 2-хъ и 3-хъ-осныхъ пассажирскихъ вагоновъ съ твердой мебелью.

Годовой осмотръ 4-хъ-осныхъ и всѣхъ вагоновъ съ мягкой мебелью производится въ Перовскихъ мастерскихъ.

Въ началѣ каждаго года управленіемъ сл. т. разсылаются нач. мастерскихъ и депо вѣдомости пассажирскихъ вагоновъ, которые по своему состоянію должны въ теченіе года поступить въ мастерскія для большого или средняго ремонта; вѣдомость составлена такимъ образомъ, чтобы вагоны примѣрно поступали

въ ремонтъ въ то время, когда имъ истекаетъ срокъ годового осмотра, чѣмъ предупреждается излишній простой вагоновъ въ осмотрѣ, и были распредѣлены равномѣрно по мѣсяцамъ. За три недѣли до праздниковъ Пасхи и Рождества вагоны въ ремонтъ не поступаютъ, чтобы имѣть въ праздничное время въ распоряженіи сл. дв. большее количество вагоновъ.

Нач. депо при отправленіи вагоновъ въ ремонтъ составляютъ описи объ изношенныхъ, поврежденныхъ и недостающихъ частяхъ.

При поступленіи вагоновъ въ ремонтъ присланная опись провѣряется съ дѣйствительнымъ состояніемъ вагона.

Вагоны, поступившіе въ большой или средній ремонтъ, осматриваются нач. мастерскихъ, который о замѣченныхъ поврежденіяхъ или недостаткахъ, происшедшихъ отъ небрежнаго ухода за вагонами, доноситъ нач. т.

Большой ремонтъ пассажирскимъ вагонамъ производится черезъ 8—10 лѣтъ; въ средній же ремонтъ поступаютъ вагоны одинъ разъ между двумя большими.

Время нахожденія вагоновъ въ большомъ и среднемъ ремонтѣ слѣдующее: съ мягкой мебелью по 7—5 мѣсяцевъ, а съ твердой мебелью 5—3 мѣсяца.

Продолжительность осмотра: 3-хъ-оснаго вагона 10 дней, а телѣжнаго—14 дней.

ОПИСАНІЕ

учета работы подвижного состава на Московско-Казанской жел. дор.

Учетъ пробѣга, слѣдовательно, и работы паровозовъ и вагоновъ, при чемъ послѣднихъ только въ отношеніи груженыхъ вагоновъ и осе-верстъ, производится въ статистикѣ сл. т. по документамъ: 1) маршрутамъ паровозныхъ машинистовъ, составляемымъ ими на каждую поѣздку отдѣльно и удостовѣряемымъ администраціей депо; 2) квитанціямъ на маневры съ спеціально маневренными паровозами и бригадами, составляемымъ и выдаваемымъ дежурными по станціямъ и 3) квитанціямъ на резервъ паровозныхъ бригадъ, составляемымъ и выдаваемымъ дежурными при основныхъ депо. Маршруты машинистовъ на хозяйственные поѣзды, кромѣ администраціи депо, удостовѣряются и агентомъ той службы, для которой работалъ поѣздъ.

Пробѣгъ паровозовъ исчисляется: съ поѣздами или одиночныхъ—по дѣйствительно пройденному разстоянію между станціями; на маневрахъ—по числу часовъ работы паровозовъ, считая 1 часъ = 5 вер. и пробѣгъ на резервѣ—тоже по числу часовъ работы паровозовъ, считая 1 часъ = 1 вер.

Пробѣгъ груженыхъ вагоно-верстъ на всѣ поѣзды, кромѣ хозяйственныхъ, опредѣляется по числу вагоновъ, указанныхъ по-

ѣзднымъ машинистомъ въ составляемыхъ имъ маршрутахъ и сличаемыхъ въ статистикѣ сл. т. съ данными путевыхъ журналовъ главныхъ кондукторовъ. Пробѣгъ вагоно-верстъ въ хозяйственныхъ поѣздахъ не учитывается. Вагонной единицею считается 1 груженый товарный 2-хъ-осев. вагонъ. Другіе вагоны приводятся къ этой единицѣ, считая:

Порожній 2-хъ-осн. товарный вагонъ, платформа, или цистерна	= $^2/_3$	единицы
„ 3-хъ „ „ „ „ „ „	= 1	„
„ 4-хъ „ „ „ „ „ „	= $1^1/_3$	„
Груженый 2-хъ „ „ „ или занятый пассаж. IV кл. платформа или цистерна	= 1	„
Груженый 3-хъ-осн. товарный вагонъ, платформа или цистерна	= $1\,^1/_2$	„
„ 4-хъ „ „ „ „ „ „	= 2	„
Пассажирскіе вагоны I, II и III кл. 2-хъ осн. занят. или порожн.	= 1	единицы
„ „ „ 3-хъ „ „ „ „	= $1\,^1/_2$	„
„ „ „ 4-хъ „ „ „ „	= 2	„
Холодный паровозъ безъ тендера 3-хъ-осн.	= 3	„
„ „ „ „ 4-хъ „	= 4	„
„ „ „ „ 5-ти „	= 5	„
„ „ „ „ 6-ти „	= 6	„
Тендеръ, прикрѣпленный какъ грузъ	= 2	„

Пробѣгъ паровозовъ суммируется по каждому роду движенія и съ подраздѣленіемъ: во главѣ поѣзда, двойною тягою и подталкиванія. Запись пробѣга подвижного состава производится по каждому паровозу основного депо съ означеннымъ подраздѣленіемъ и указаніемъ количества верстъ, пройденныхъ каждымъ машинистомъ, помощникомъ и кочегаромъ.

Пробѣгъ паровозовъ на маневрахъ и резервѣ на промежуточныхъ станціяхъ и отъ хозяйственныхъ поѣздовъ, а равно резервѣ въ оборотномъ депо пробѣгомъ не учитывается.

Пунктъ 2 вопроса 6

можетъ имѣть отвѣтомъ доложенное по вопросамъ 119 и 76 хозяйственной программы.

По пункту 3 вопроса 6

докладывается, что, при существующей на Моск.-Каз. ж. д. организаціи статистики, передача части работъ на отдѣленія признавалась нецѣлесообразной.

Въ настоящее время вопросъ этотъ снова вступаетъ въ стадію разсмотрѣнія.

Пунктъ 4 вопроса 6

освѣщенъ при обсужденіи вопросовъ хозяйственной программы (см. отвѣты на вопросы 85, 106 и 107).

По пункту 1 вопроса 7

сообщается, что кодификація издаваемыхъ правилъ въ нѣкоторыхъ службахъ уже существуетъ, такъ, напр., въ сл. п. и т.; признается желательнымъ введеніе таковой и въ остальныхъ службахъ, къ чему управленіемъ дороги принимаются мѣры.

По пункту 2 вопроса 7

докладывается, что ознакомленіе агентовъ съ разнаго рода распоряженіями и отмѣна послѣднихъ дѣлается путемъ изданія приказовъ и циркуляровъ по дорогѣ съ отобраніемъ подписокъ въ прочтеніи въ особо важныхъ случаяхъ.

По пункту 4 вопроса 7

сообщается о значительномъ облегченіи кассъ выдачею пассажирскихъ билетовъ автоматами. На Моск.-Каз. ж. д. въ настоящее время имѣются для выдачи обратныхъ билетовъ III класса пригороднаго сообщенія въ Москвѣ-пасс. 8 автоматовъ и на пяти платформахъ по одному автомату.

Пріобрѣтеніе машинъ, печатающихъ готовые билеты при самой ихъ выдачѣ пассажирамъ, также должно облегчить работу пассажирскихъ кассъ и потому предположено въ непродолжительномъ времени.

Далѣе, желательно развитіе централизаціонныхъ устройствъ по управленію стрѣлками и сигналами, перегрузочныя приспособленія и т. п.

Пунктъ 5 вопроса 7.

Квартирныя деньги назначены всѣмъ служащимъ, не пользующимся общественными квартирами *), и таковыя причислены къ жалованію ихъ въ видахъ повышенія правъ на награды, пенсіи и т. п.

*) *СПИСОКЪ*

агентовъ, исполненіе обязанностей коихъ требуетъ, чтобы эти агенты имѣли квартиры въ общественныхъ зданіяхъ.

Должность.	Квадрат. содержаніе квартиръ.	Примѣчаніе.
По Матеріальной службѣ.		
Смотритель склада	8,00	II очер.
Кладовщикъ	8,00	I „
Дровоклады (артель помѣщ.)	6,00	I „
Сторожъ	4,00	I „
По служ. пути.		
Начальникъ дистанціи	40,00	I „
Помощникъ начальника дист.	20,00	I „
Старшій дорожный мастеръ	15,00	I „
Счетоводъ	15,00	II „
Смотритель зданій	12,00	I „
Кладовщикъ	7,00	I „
Старшій дворникъ	7,00	I „
Разсыльный	4,00	I „
Мостовой мастеръ	4,00	II „
Младшіе дворники (артель пом.)	3,00	I „
По служ. движенія.		
Начальникъ отдѣленія	40,00	II „
Начальникъ станціи не менѣе	15,00	I „
Помощникъ начальника ст. „	12,00	I „
Билетный кассиръ „	10,00	I „
Вѣсовщикъ	6,00	II „

Жилые дома предоставляются въ пользованіе лицамъ, которыя по условіямъ исполненія службы должны находиться всегда

Должность.	Квадрат. содержаніе квартиръ.	Примѣчаніе,
Сторожъ станціи	4,00	I очер.
Составитель	5,00	I „
Сцѣпщикъ вагоновъ	4,00	I „
Стрѣлочникъ	4.00	I „
Семафорщикъ	4,00	I „
По сл. телеграфа.		
Механикъ телеграфа	14,00	II „
Надсмотрщикъ телеграфа	10,00	I „
Старшій телеграфистъ	10,00	I „
По сл. тяги.		
Начальникъ главныхъ мастерскихъ . . .	50,00	I очер.
Начальникъ депо (основное депо)	30,00	I „
Начальникъ депо (оборотное депо) . . .	20,00	I „
Помощникъ начальника депо	15,00	I „
Техническій агентъ по передачѣ вагоновъ	12,00	I „
Табельщикъ мастерскихъ депо	8,00	I „
Машинистъ при постоянной машинѣ . .	8,00	II „
Старшій кочегаръ депо	6,00	I „
Машинистъ водокачки	6,00	I „
Старшій сторожъ главныхъ мастерскихъ	6,00	I „
Кочегаръ при постоянной машинѣ . . .	4,00	II „
Сторожъ депо	4,00	I „
По служ. врачебной.		
Врачъ участковый	30,00	II „
Врачъ при больницѣ	30,00	I „
Фельдшеръ	12,00	I „
Сидѣлка при больницѣ	4,00	I „

на территоріи ж. д., какъ то: нач. ст., дорожнымъ мастерамъ, надсмотрщикамъ и механикамъ телеграфа, машинистамъ водокачекъ и т. п. Предоставленіе общественныхъ квартиръ производится по установленному распредѣленію и всякія измѣненія въ послѣднихъ производятся не иначе, какъ по разсмотрѣніи дѣла въ квартирныхъ комиссіяхъ, заключеніе коихъ каждый разъ представляется на утвержденіе управляющаго дорогой.

Земля, находящаяся въ предѣлахъ красныхъ дисковъ, или семафоровъ, ограждающихъ станціи, за исключеніемъ площади, потребной для нуждъ дороги подъ постройки, склады, подъѣзды и т. п., предоставляется въ пользованіе служащихъ, живущихъ на станціонной территоріи, и находится въ завѣдываніи нач. станціи. Свободная земля на перегонахъ между станціями предоставляется въ пользованіе агентовъ сл. п. и находится въ завѣдываніи нач. дистанціи. Земля близъ водокачекъ предоставляется машинистамъ и кочегарамъ послѣднихъ.

На предоставленной землѣ служащіе могутъ разводить огороды, дѣлать посѣвы и косить траву на основаніи установленныхъ правилъ.

На дорогѣ имѣется общество потребителей, изъ магазиновъ котораго, находящихся: 1-й въ Москвѣ, 2-й при ст. Перово, 3-й при ст. Голутвинъ, 4-й при ст. Рязань, 5-й при ст. Сасово, 6-й при ст. Рузаевка, 7-й при ст. Алатырь и 8-й при ст. Сызрань, производится отпускъ служащимъ продуктовъ въ кредитъ и на наличныя по возможно удешевленной цѣнѣ. Въ тѣхъ же пунктахъ, а равнымъ образомъ изъ складовъ, устроенныхъ названнымъ обществомъ при дачныхъ платформахъ, организованъ отпускъ дровъ для служащихъ въ кредитъ по установленнымъ нормамъ.

По предложенію Предсѣдателя, дается слѣдующая справка о положеніи дѣлъ по отчужденію земель, отошедшихъ подъ устройство линій общества Моск.-Каз. ж. д. на 1 іюня 1912 г. Отчужденіе земель находится въ слѣдующемъ положеніи по отдѣльнымъ участкамъ сѣти.

I.

По Московско-Рязанской линіи съ вѣтвями: Соединительной Николаевской, Зарайской, Егорьевской и двумя къ рѣкѣ Волгѣ въ Рязани и Коломнѣ отчужденіе закончено и имѣются крѣпостные акты почти на всѣ владѣнія, за исключеніемъ небольшого количества актовъ, которыхъ за давностью не представилось возможнымъ возстановить, что же касается плановъ, то ни общаго, ни отдѣльныхъ плановъ въ правленіе общества передано не было, а въ 1898 г. по фактическому владѣнію, и на основаніи имѣющихся крѣпостныхъ документовъ, былъ составленъ общій планъ.

II.

По Рязанско-Казанской линіи съ вѣтвями: Озерской, Перовской и Шиловской отчужденіе закончено, имѣются общій планъ, крѣпостные документы на всѣ владѣнія и къ нимъ отдѣльные планы, за исключеніемъ частновладѣльческихъ участковъ въ г. Казани.

III.

По Пензо-Рузаевской линіи отчужденіе закончено, имѣются общій планъ и крѣпостные документы на всѣ владѣнія и къ нимъ участковые отдѣльные планы.

IV.

По Сызранской и Симбирской линіямъ съ вѣтвями къ Батракамъ и къ р. Волгѣ отчужденіе закончено, имѣются общіе планы, крѣпостные документы на всѣ владѣнія и къ нимъ отдѣльные участковые планы.

V.

По Тимирязево-Нижегородской линіи и Кустаревско-Земетчинской вѣтви отчужденіе закончено, имѣются общіе планы, крѣпостные документы и къ нимъ участковые планы на всѣ владѣнія, за исключеніемъ г. Нижняго-Новгорода, съ которымъ по состоявшемуся уже соглашенію, совершенъ крѣпостной актъ, представленный старшему нотаріусу, но имъ еще не утвержденный.

VI.

По дополнительнымъ отчужденіямъ, произведеннымъ на основаніи Высочайшихъ указовъ:

отъ 2 іюня 1899 г. для работъ по увеличенію провозоспособности и улучшенію дороги,

отъ 7 іюня 1899 г. для развитія ст. Перово,

отъ 23 мая 1901 г. для устройства дамбы на р. Маисѣ,

отъ 12 іюня 1902 г. для надобностей дороги по развитію станцій и устройству водоснабженій,

отъ 20 іюня 1905 г. для прорытія русла р. Шурлатки на 39 вер. Тимирязево-Нижегородской линіи,

отъ 15 мая 1906 г. для устройства подходной вѣтви къ карьеру 7-й вер. Тимирязево-Нижегородской линіи,

отъ 22 ноября 1906 г. для укрѣпленія овраговъ и

отъ 27 мая 1907 г. для урегулированія водостоковъ—всѣ дѣла закончены и на всѣ владѣнія имѣются, какъ крѣпостные документы, такъ и планы.

VII.

По Высочайшимъ указамъ:

отъ 27 марта 1907 г. для устройства разъѣздовъ,

отъ 4 іюня 1908 г. для урегулированія усиленія линій,

отъ 20 мая 1909 г. для урегулированія водостоковъ,

отъ 19 марта 1910 г. для устройства снѣговыхъ защитъ и урегулированія водостоковъ,

отъ 21 іюня 1910 г. для укрѣпленія овраговъ и урегулированія водостоковъ,

отъ 21 апрѣля 1911 г. для устройства снѣговыхъ защитъ и урегулированія водостоковъ и

отъ 29 декабря 1911 г. для укрѣпленія овраговъ, устраненія заиливанія земли и для устройства снѣговыхъ защитъ—

отчужденіе по большей части владѣній закончено и имѣются крѣпостные документы и планы, по остальнымъ же владѣніямъ дѣла находятся въ оцѣночномъ производствѣ.

VIII.

Независимо отъ изложеннаго, согласно Высочайше утвержденному 25 мая 1903 г. дополненію къ Уставу, обществомъ Моск.-Каз. ж. д. пріобрѣтенъ Орѣховскій подъѣздной путь, по которому имѣется общій планъ, составленный по принятіи линій распоряженіемъ правленія общества, а также всѣ крѣпостные документы и къ нимъ участковые планы на отдѣльныя владѣнія.

IX.

Согласно ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному 25 мая 1903 г. дополненію къ Уставу, обществомъ Моск.-Каз. ж. д. про-

изводится сооруженіе Люберцы-Арзамасской линіи и Императорскаго Романовскаго моста. Дѣла по отчужденію земель, отошедшихъ подъ устройство сихъ сооруженій, въ большей части еще находятся въ производствѣ.

По пункту 1 вопроса 8

передаются подробныя цифровыя данныя за 1907 и 1908 г.г. по каждой службѣ отдѣльно.

Въ видѣ примѣра ниже приводятся данныя лишь по сл. дв.

Наименованіе должностей.	Годы.	Общее число служащихъ этого рода на 1 января.	Общее число вновь принятыхъ служащихъ.	Число уволенныхъ служащихъ и причина увольненія.				
				По собственн. желанію.	По суду.	По администрат. распоряженію.	ВСЕГО.	% отношеніе къ общему числу.
Нач. сл. дв.	1907	1	—	1	—	—	1	100
	1908	1	—	—	—	—	—	—
Пом. нач сл. дв. и агентъ особ. порученій . .	1907	3	1	2	—	—	2	66,66
	1908	3	1	2	—	—	2	66,66
Завѣдывающіе отдѣлами управленія и ихъ помощники	1907	8	1	1	—	—	1	12,5
	1908	9	2	—	—	—	—	—
Завѣдывающіе товарн. конторами	1907	—	—	—	—	—	—	—
	1908	1	1	—	—	—	—	—
Нач. отдѣленій сл. дв. .	1907	5	—	—	—	—	—	—
	о1908	5	1	—	—	1	1	20
Ревизоры. сл. дв. . . .	1907	11	—	—	—	—	—	—
	1908	11	1	—	—	—	—	—
Ревизоры-инструкторы.	1907	4	—	—	—	—	—	—
	1908	7	1	1	—	—	1	14,28
Завѣдывающіе и нарядчики кондукторскихъ бригадъ	1907	4	—	—	—	—	—	—
	1908	4	1	1	—	—	1	25
Нач. ст., смотритель раз. туп. кар. и платфор. и сигналисты .	1907	168	7	10	—	13	23	13,69
	1908	213	4	7	—	8	15	7,04
Пом. нач. ст. и смотрителей раз. туп. кар. и платформъ .	1907	397	13	19	—	21	40	10,07
	1908	388	16	27	—	4	31	7,99

Наименованіе должностей.	Годы.	Общее число служащихъ этого рода на 1 января.	Общее число вновь принятыхъ служащихъ.	Число уволенныхъ служащихъ и причины увольненія.				
				По собственн. желанію.	По суду.	По администрат. распоряженію.	ВСЕГО.	% отношеніе къ общему числу.
Станціонные сторожа, разсыльные и сторожа при конторахъ .	1907	310	71	35	—	27	62	20
	1908	315	88	47	—	29	76	24,12
Сторожа при кондукторскихъ комнатахъ . .	1907	30	9	2	—	4	6	20
	1908	35	13	5	—	6	11	31,42
Ламповщики	1907	32	15	9	—	2	11	34,37
	1908	41	5	3	—	—	3	7,31
Горничныя	1907	15	4	3	—	1	4	26,66
	1908	15	5	3	—	2	5	33,33
Билетные кассиры . .	1907	18	2	2	—	2	4	22,22
	1908	21	1	1	—	1	2	9,52
Помощники билетн. кассировъ	1907	15	—	—	—	—	—	—
	1908	16	2	2	—	1	3	18,75
Товарные кассиры . .	1907	25	—	—	—	1	1	4
	1908	25	—	1	—	—	1	4
Помощники товарн. кассировъ	1907	6	—	—	—	—	—	—
	1908	6	—	—	—	—	—	—
Багажные кассиры . .	1907	4	—	—	—	—	—	—
	1908	4	—	—	—	—	—	—
Помощники багажныхъ кассировъ	1907	5	—	1	—	—	1	20
	1908	5	—	1	—	—	1	20
Конторщикм и таксировщики	1907	555	109	47	—	27	74	13,33
	1908	611	174	85	—	44	129	21,11
Смотрители товарныхъ дворовъ и помощники ихъ	1907	16	—	1	—	—	1	6,25
	1908	17	1	2	—	—	2	11,76
Агенты по обмѣну груза и помощники ихъ	1907	18	3	2	—	1	3	16,66
	1908	19	2	1	—	—	1	5,26
Составители	1907	157	—	5	—	8	13	8,28
	1908	160	1	9	—	9	18	11,25
Сцѣпщики	1907	168	12	7	—	29	36	21,42
	1908	171	3	12	—	20	32	18,71
Списчики	1907	64	32	6	—	9	15	23,43
	1908	59	27	10	—	11	21	35,59
Тормозильщики и башмачники	1907	212	142	36	—	109	145	68,39
	1908	244	136	45	—	82	127	52,04

Наименованіе должностей.	Годы.	Общее число служащихъ этого рода на 1 января.	Общее число вновь принятыхъ служащихъ.	Число уволенныхъ служащихъ и причины увольненія.				
				По собственн. желанію.	По суду.	По администрат. распоряженію.	ВСЕГО.	% отношеніе къ общему числу.
Стрѣлочники	1907	1.089	467	202	—	226	428	39,39
	1908	1.116	489	237	—	216	453	40,50
Семафорщики	1907	142	3	4	—	1	5	3,52
	1908	147	1	12	—	7	19	12,93
Вѣсовщики	1907	233	52	21	—	53	74	31,75
	1908	257	122	29	—	72	101	39,30
Пріемщики и сдатчики.	1907	39	20	1	—	3	4	10,25
	1908	37	24	11	—	10	21	56.75
Досмотрщики и привратники	1907	15	—	3	—	3	6	40
	1908	16	3	2	—	3	5	31,25
Сторожа по охранѣ груза	1907	447	422	203	—	276	479	107,15
	1908	449	446	123	—	316	439	97,77
Пломбировщики и марочники	1907	21	9	5	—	2	7	33,33
	1908	22	13	2	—	5	7	31,81
Кондуктора	1907	1.504	421	108	—	335	443	29,45
	1908	1.375	446	123	—	316	439	34,10
Матросы переправы ч. р. Волгу	1907	43	24	8	—	13	21	78,83
	1908	47	14	4	—	6	10	21,27
Кучера	1907	13	5	3	—	—	3	23,07
	1908	13	5	—	—	3	3	23,07
Кочегары пароходовъ.	1907	9	3	1	—	4	5	55,55
	1908	11	1	2	—	—	2	18,18
Машинисты пароходовъ помощники ихъ .	1907	4	1	2	—	—	2	50
	1908	4	—	1	—	—	1	25
Масленщики	1907	5	—	—	—	—	—	—
	1908	7	1	—	—	2	2	28,57
Всего	1907	5.815	1.848	750	—	1.170	1.920	—
	1908	5.907	2.051	811	—	1.171	1.985	—

Общіе итоги по всѣмъ службамъ сводятся къ такимъ цифрамъ:

Наименованіе должностей.	Годы.	Общее число служащихъ этого рода на 1 января.	Общее число вновь принятыхъ служащихъ.	Число уволенныхъ служащихъ и причина увольненія.				
				По собственн. желанію.	По суду.	По администрат. распоряженію.	ВСЕГО.	% отношеніе къ общему числу.
Всего по всѣмъ службамъ	1907	20.025	5 585	3.439	5	2.366	5.810	
	1908	19.867	5.098	3.365	2	2.062	5.429	
% отношеніе къ общему числу служащихъ . .	1907	—	27,89	17.17	0,02	11,81	29,00	
	1908	—	25,66	16,94	0,01	10 38	27,33	
% отношеніе къ общему числу уволенныхъ.	1907	—	—	59,19	0,09	40,72	100%	
	1908	—	—	61,98	0,04	37,98	—	

Смѣняемость служащихъ происходитъ, главнымъ образомъ, среди низшихъ линейныхъ агентовъ, что объясняется недостаткомъ рабочихъ рукъ на сельскихъ работахъ.

Далѣе, по частой смѣняемости стоятъ молодые служащіе конторъ и телеграфа, оставляющіе службу для отбыванія воинской повинности.

Число уволившихся за 1910 г., по даннымъ пенсіонной кассы, было 2.290 чел., что къ общему числу служащихъ на 1 янв. этого года составляетъ около 17%.

По пункту 2 вопроса 8

сообщается, что въ конторы управленія дороги женщины допускаются на службу на должности конторщиковъ, журналистовъ, переписчицъ на машинахъ и счетоводовъ.

Въ сл. тел. женскій трудъ находитъ примѣненіе по должностямъ телефонистокъ, телеграфистокъ, насколько это дозволяется правилами.

Въ сл. п.—переѣздныхъ сторожихъ.

Во врачебной сл.—по должностямъ фельдшерицъ, акушерокъ и зубныхъ врачей.

По мнѣнію управленія дороги, количество женщинъ, которое можетъ быть допущено для конторскаго труда, не должно превышать 15% общаго числа служащихъ въ конторахъ, каковой нормы Моск.-Каз. ж. д. и придерживается.

По пункту 3 вопроса 8

отмѣчается, что осуществленіе упрощеній зависитъ только отъ военнаго вѣдомства.

Далѣе, Предсѣдатель предлагаетъ перейти къ разсмотрѣнію послѣдняго вопроса программы Организаціонной Подкомиссіи.

По пункту 2 вопроса 11

представляется нижеслѣдующая справка (за 1908 г.):

Кому предназначенъ служебный поѣздъ.	Число сдѣланныхъ поѣздо-верстъ.
I. Предсѣдателю правленія и комиссіи правленія	3.117
II. Управляющему дорогою	1.601
III. Начальнику сл. пути	2.364
IV. Начальникамъ отд. сл. пути	2.190
V. Комиссіи по пріемкѣ дровъ	403
VI. Мобилизаціон. комиссіи и подкомиссіи .	2.087
VII. Министру Путей Сообщенія	1.720
VIII. Стар. инспектору ж. д.	931
IX. Комиссіи перонныхъ загражд.	42
X. Ревизіонной комиссіи правл.	288
XI. Намѣстнику на Кавказѣ	185
Всего	14 928

Кромѣ вышепоименованныхъ поѣздовъ, были еще служебные поѣзда:

I. Съ рабочими дороги, служившими въ Перовскихъ мастерскихъ и на Сортировочныхъ станціяхъ Московской и Рязанской и проживавшихъ въ Москвѣ или въ Рязани.

II. Съ вагонами для рабочихъ Коломенскаго завода.

III. Для плательщиковъ жалованья.

Этими поѣздами пройдено 78.288 верстъ.

По пункту 3 вопроса 11

сообщается, что въ 1911 г. подрядческихъ нарядовъ выдано было 2.000 шт.; билетовъ же выдано: годовыхъ—204, разовыхъ—подрядчикамъ и ихъ рабочимъ, примѣрно—20.000.

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

Членъ Подкомиссіи *П. П. Мигулинъ.*
Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Н. Богдановъ.* *Сер. Войцевъ.*

II.

Отвѣты управленія Московско-Казанской ж. д. на вопросы по пассажирскому движенію.

ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНІЕ

А. Дальняго слѣдованія.

Вопросъ 1.

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?

Недостаточность постоянныхъ пассажирскихъ поѣздовъ наблюдается только въ періоды массоваго передвиженія пассажировъ, а именно передъ праздниками Рождества Христова и Новаго Года, Масляницы, Св. Пасхи, на Ѳоминой недѣлѣ и Св. Троицы.

Въ указанные періоды массоваго передвиженія пассажировъ дорога назначаетъ дополнительные поѣзда *бисъ* и увеличиваетъ до предѣльныхъ нормъ составы коренныхъ поѣздовъ.

Наибольшее число дополнительныхъ дальнихъ поѣздовъ назначается передъ праздниками Св. Пасхи, когда число дополнительныхъ пассажирскихъ поѣздовъ доходитъ до 7.

Кромѣ того, передъ праздниками Рождества Христова, Св. Пасхи и на Ѳоминой недѣлѣ назначаются поѣзда для перевозки пассажировъ IV класса.

Кромѣ указаннаго, въ періоды слѣдованія пассажировъ на курорты на группы Минеральныхъ водъ въ маѣ и первой половинѣ іюня мѣсяцевъ въ поѣздахъ, обслуживающихъ сообщеніе съ Кавказомъ, наблюдается недостатокъ мѣстъ. Такой же недостатокъ мѣстъ наблюдается во второй половинѣ іюля и въ августѣ мѣс. при возвращеніи публики съ курортовъ. Съ лѣта 1912 г. въ этомъ направленіи назначена новая пара скорыхъ поѣздовъ №№ 7 и 8.

Вопросъ 2.

2. Составъ поѣздовъ. Привести въ % отъ общаго числа предоставленныхъ мѣстъ, мѣста во всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ по классамъ.

Составъ поѣздовъ дальняго слѣдованія за 1911 г. (сумма предоставленныхъ мѣстъ за весь годъ по всѣмъ дальнимъ поѣздамъ и по всѣмъ участкамъ дороги).

I кл.	475492	мѣста во всѣхъ поѣздахъ.
II „	1154745	мѣстъ.
III „	6427176	„

Общее число мѣстъ 80574413

% отношеніе числа мѣстъ каждаго класса къ общему числу мѣстъ.

I кл.	6%
II „	14%
III „	80%

Вопросъ 3.

3. Не представляется ли полезнымъ измѣнить соотношеніе мѣстъ по классамъ, установленное расписаніемъ

Хотя высшіе классы являются, въ общемъ, сравнительно хуже населенными, но сократить число мѣстъ въ нихъ затруднительно, въ виду обслуживанія поѣздовъ минимальнымъ количествомъ вагоновъ высшихъ классовъ и бывающихъ внезапныхъ скопленій публики этихъ классовъ, непредоставленіе мѣстъ которой вызвало бы претензіи.

Вопросъ 4.

4. Скорость поѣздовъ нельзя ли увеличить?

Скорость поѣздовъ въ настоящее время допущена максимальная, обусловливаемая конструкціей верхняго строенія пути и предѣльными составами.

Вопросъ 5.

5. Удобно ли согласованіе съ сосѣдними дорогами и не слѣдуетъ ли установить новые безпересадочные вагоны или даже поѣзда?

Всѣ поѣзда Моск.-Каз. ж. д. удобно согласованы съ поѣздами сосѣднихъ ж. д. Въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ по этому вопросу не было жалобъ со стороны пассажировъ и требованій объ улучшеніи согласованій со стороны представителей сосѣднихъ ж. д. или предсѣдательствующаго на съѣздахъ по расписаніямъ.

Что касается до безпересадочныхъ сообщеній, то ежегодно, два раза, послѣ съѣздовъ по расписаніямъ, при управленіи Моск.-Каз. ж. д. (являющейся въ этомъ отношеніи бюро частныхъ ж. д.) созываются съѣзды по безпересадочнымъ сообщеніямъ, пересматривающіе всѣ относящіеся къ этой отрасли пассажирскаго движенія соглашенія и договоры и вносящіе въ нихъ потребныя, въ зависимости отъ измѣненія условій движенія, поправки. При такихъ условіяхъ потребность въ безпересадочныхъ сообщеніяхъ своевременно учитывается и удовлетворяется, поскольку это зависитъ отъ управленія Моск.-Каз. ж. д.

На предстоящій въ іюнѣ 1912 г. съѣздъ по расписаніямъ управленіемъ Моск.-Каз. ж. д. снова вносится неоднократно разсматривавшійся вопросъ о перенесеніи безпересадочнаго сообщенія Москва-Казанская-Рязань-Ряжскъ-Пенза-Сызрань-Челябинскъ на направленіе Москва-Казанская-Рузаевка-Сызрань-Челябинскъ, въ виду того, что это проектируемое направленіе является кратчайшимъ, и по этому направленію пассажиры совершали бы путь съ наименьшей потерей времени и за наименьшую

плату *). Къ сожалѣнію, судя по примѣру прежнихъ лѣтъ, ожидать рѣшенія этого вопроса У. ж. д. въ благопріятномъ смыслѣ трудно.

Мало шансовъ также на удовлетвореніе имѣетъ вносимый на тотъ же съѣздъ вопросъ о продленіи безпересадочнаго сообщенія Батумъ-Москва Казанская до ст. С.-Петербургъ Николаевскій, для чего требуется лишь незначительно измѣнить времена прихода и отправленія по Москвѣ Николаевской намѣченныхъ для обслуживанія этихъ безпересадочныхъ сообщеній поѣздовъ Николаевской ж. д.

6. Нельзя ли уменьшить стоянки на станціяхъ?

Вопросъ 6.

Вопросъ о возможности уменьшенія стоянокъ по станціямъ, до предѣловъ, все же гарантирующихъ безопасность и срочность движенія, служилъ и служитъ предметомъ постоянныхъ заботъ управленія Моск.-Каз. ж. д. Въ этихъ цѣляхъ ежегодно два раза, передъ съѣздами по расписаніямъ, пересматриваются стоянки поѣздовъ для техническихъ надобностей, а въ теченіе 1910—1911 г.г. было произведено подробное обслѣдованіе почтовыхъ стоянокъ при участіи особо для сего командированнаго старшаго представителя Главнаго Управленія почтъ и телеграфовъ. Позволительно думать, что при такихъ условіяхъ стоянки назначаются при каждомъ расписаніи возможно наименьшія и пока дальнѣйшее уменьшеніе ихъ врядъ ли осуществимо.

Принципъ, коимъ руководствуется управленіе Моск.-Каз. ж. д. при назначеніи тѣмъ или инымъ поѣздамъ стоянокъ на тѣхъ или иныхъ станціяхъ, тотъ что при наличіи на участкѣ дороги двухъ паръ поѣздовъ (одной—почтово-пассажирской, другой—скорой) почтово-пассажирская пара имѣетъ остановки по всѣмъ безъ исключенія остановочнымъ пунктамъ, скорая лишь по станціямъ, проходя разъѣзды безостановочно. При наличіи на участкѣ дороги болѣе двухъ паръ поѣздовъ, скорые поѣзда имѣютъ остановки лишь на главнѣйшихъ станціяхъ, за немногими исключеніями, лишь для технической надобности.

---

*)	Протяженіе.	Стоимость билета.
Москва—Рузаевка—Челябинскъ . .	1935	14 р. 70 к.
Москва—Ряжскъ—Челябинскъ . .	1974	15 „ 65 „

а) на разъѣздахъ не свыше 1-ой минуты;

б) на станціяхъ—для надобностей почтоваго вѣдомства, согласно протоколу обслѣдованія, для надобностей пассажировъ въ зависимости отъ размѣровъ продажи билетовъ, при чемъ обычно стоянку опредѣляетъ требованіе почтоваго вѣдомства;

в) для смѣны паровозовъ отъ 8 до 10 минутъ въ зависимости отъ расположенія станціонныхъ путей;

г) для набора воды—около 8 минутъ, въ зависимости отъ діаметра разводящихъ трубъ, высоты бака, количества колонокъ, работающихъ одновременно, и разстоянія колонки отъ бака (въ зависимости отъ потери напора).

Вопросъ 7.

7. Удобны ли вагоны для дальнихъ поѣздовъ и не слѣдуетъ ли въ ихъ конструкціи и оборудованіи произвести какія-либо измѣненія и улучшенія?

Паркъ классныхъ вагоновъ Моск.-Каз. ж. д. состоитъ изъ:

40	вагон.	I кл.	въ	томъ	числѣ	трехосныхъ		24,	четырехосн.			16
32	„	I/II	„	„	„	„	3 „	„	21, 4	„	„	11
86	„	II	„	„	„	„	3 „	„	37, 4	„	„	49
372	„	III	„	„	„	„	3 „	„	235, 4	„	„	137

Пригородныя сообщенія обслуживаются, преимущественно, спеціально для этого приспособленными вагонами и вагонами трехосными. Равнымъ образомъ вагоны, преимущественно трехосные, обращаются въ мѣстныхъ поѣздахъ.

Вагоны же поѣздовъ дальняго слѣдованія—преимущественно четырехосные и съ купэ. Конструкція вагоновъ, обслуживающихъ безпересадочныя сообщенія, обусловлена договорами между участвующими ж. д., при чемъ Моск.-Каз. ж. д. участвуетъ въ разверсткѣ исключительно четырехосными вагонами, а именно: 5-ю вагонами I класса, 5-ю вагонами I/II класса, 8-ю вагонами II класса и 17-ю вагонами III класса. Всѣ вагоны I и I/II класса, а также 3 вагона II класса и 2 вагона III класса состоятъ изъ купэ.

Въ виду значительнаго роста пассажирскихъ перевозокъ за послѣдніе годы и предстоящаго развитія сѣти Моск.-Каз. ж. д., заказы выдаются на новые вагоны исключительно четырехосные съ самостоятельнымъ отопленіемъ, состоящіе исключительно изъ купэ (даже въ III-емъ классѣ всѣ 6 пассажировъ, находящіеся въ одномъ купэ, имѣютъ возможность располагать на ночь цѣлой скамьей).

Вагоны дальнихъ поѣздовъ Моск.-Каз. ж. д. могутъ быть признаны, повидимому, достаточно удобными, такъ какъ жалобъ на неудобство ихъ не зарегистрировано и, напротивъ, наблюдается, что пассажиры наводятъ справки, когда именно въ поѣздахъ прямого сообщенія идетъ составъ Моск.-Каз. ж. д., и стремятся пріурочить свой отъѣздъ къ этимъ днямъ.

Вопросъ 8.

8. Способы освѣщенія вагоновъ и желательность уничтоженія свѣчного освѣщенія. Расходы установки и эксплоатаціи болѣе совершенныхъ способовъ освѣщенія.

Освѣщеніе вагоновъ—газокалильное, газовое и свѣчное. Для лучшаго освѣщенія вагоновъ, а также и съ цѣлью экономическою, желательно совершенно изъять свѣчное освѣщеніе и перейти на газокалильное.

Съ 1910 г. дорога приступила къ передѣлкѣ газоваго освѣщенія на газокалильное и къ устройству вновь газокалильнаго освѣщенія вмѣсто свѣчного. Введеніе газокалильнаго освѣщенія во всѣхъ вагонахъ предполагается въ 1913 г.

Вопросъ 9.

9. Обслуживаніе вагоновъ; достаточно ли прислуги и наблюдается ли въ вагонахъ должная чистота?

Пассажирскіе вагоны обслуживаются:

а) кондукторами, число коихъ въ бригадѣ опредѣляется § 87 правилъ технической эксплоатаціи, при чемъ наибольшее число вагоновъ, приходящееся на одного кондуктора, не превышаетъ четырехъ;

б) особыми проводниками для поддержанія должной чистоты въ мягкихъ вагонахъ, назначаемыми на весь рейсъ, при чемъ на одного проводника приходится обычно одинъ вагонъ, иногда два и максимумъ три;

в) дополнительными поѣздными чистильщиками, назначаемыми въ помощь проводникамъ на особо дѣятельныхъ участкахъ дороги;

г) чистильщиками станціонными на опредѣленныхъ станціяхъ (обыкновенно деповскихъ).

Штаты прислуги въ поѣздахъ прямого сообщенія обусловлены договорами.

Для примѣра можно указать, что поѣздъ № 10, отправляемый изъ Москвы, сопровождается (кромѣ кондукторской бригады) на всемъ протяженіи двумя проводниками и на участкѣ Рязань-Рузаевка еще и дополнительнымъ поѣзднымъ чистильщикомъ. Кромѣ же станціи отправленія Москва, уборка вагоновъ и промывка уборныхъ производится на пути слѣдованія станціонными уборщиками въ Голутвинѣ, Рязани, Сасовѣ, Араповѣ, Рузаевкѣ, Тимирязевѣ, Алатырѣ, Зеленомъ Долѣ и капитальная чистка въ Свіяжскѣ и Казани.

Постановленіе Министра П. С. отъ 26/27 окт. 1910 г. за № 28072 о соблюденіи чистоты и опрятности въ поѣздахъ желѣзныхъ дорогъ и станціонныхъ помѣщеніяхъ введено въ полномъ объемѣ.

Жалобъ на недостаточность обслуживанія и отсутствіе должной чистоты въ поѣздахъ дальняго слѣдованія не зарегистрировано.

СПРАВКА

о пассажирскихъ поѣздахъ на лѣто 1912 г. съ указаніемъ раіоновъ обращенія составовъ и отдѣльныхъ вагоновъ и условій проѣзда.

№№ поѣздовъ.	Наименованіе поѣздовъ.	Раіоны обращенія составовъ и отдѣльныхъ вагоновъ.	Безплацкартные.				Плацкартные.					Ресторанъ.
			I кл.	I/II кл.	II кл.	III кл.	I кл.	I/II кл.	II кл.	III кл.	I/II ст. М. О. или Влад. д.	
		Съ 18/IV по 14/V вкл.										
1/2	Курьер.	Москва—Мин. Воды	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—
		Москва—Кисловодскъ . . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
		Москва—Тифлисъ	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
		Москва—Ростовъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
		Съ 15/V по 14/VI вкл. и съ 4 по 31/VIII вкл.										
1/2	„	Москва - Кисловодскъ . . .	—	—	—	—	1	—	2	—	1	—
		Москва—Мин. Воды	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
		Москва—Ростовъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
		Съ 15/VI по 31/VII вкл. и съ 1 по 20/IX вкл.										
1/2	„	Москва—Кисловодскъ . . .	—	—	—	—	1	—	2	—	1	—
		Москва—Мин. Воды	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
		Москва—Ростовъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
		Съ 21/IX по 14/X вкл.										
1/2	„	Москва—Ростовъ	—	—	—	—	—	1	1	1	—	1
		Москва—Кисловодскъ . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
		Москва—Тифлисъ	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
3/4	Почтов.	Москва—Ростовъ	1	—	2	4	—	—	—	—	—	—
		Москва—Челябинскъ	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
5/6	Скорые.	Москва—Сызрань	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
		Москва—Симбирскъ	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—
		Москва—Свіяжскъ	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—
		Москва—Андижанъ	—	—	—	—	—	1*)	—	—	1**)	—

*) Вагонъ отъ дорогъ. Дни отправленія изъ Москвы: понедѣльникъ, вторникъ, среда, пятница и суббота. Дни прибытія въ Москву: суббота, воскресенье, вторн.. среда и пятница.

**) Вагонъ М. О. С. В. Дни отправленія изъ Москвы: воскресенье и четвергъ. Дни прибытія въ Москву: четвергъ и понедѣльникъ.

№№ поѣздовъ.	Наименованіе поѣздовъ.	Раіоны обращенія составовъ и отдѣльныхъ вагоновъ.	Безплацкартные.				Плацкартные.					Ресторанъ.
			I кл.	I/II кл.	II кл.	III кл.	I кл.	I/II кл.	II кл.	III кл.	I/II ст. М. О. или Влад. дор.	
		Москва—Ташкентъ	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
7/8	Скорые.	Москва—Батумъ	1	—	1	9	—	—	—	—	—	—
		Москва—Ростовъ	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
9/10	Почтов.	Москва—Свіяжскъ	1	—	1	6	—	—	—	1	—	—
11/12	Ускор. пасс.	Москва—Саратовъ	1	—	1	2	—	—	—	—	—	—
		Москва—Ростовъ	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—
13/14	Пассаж.	Москва—Рязань	1	—	1	6	—	—	—	—	—	—
15/16	Пассаж.	Москва—Егорьевскъ	—	1	—	4	—	—	—	—	—	—
		Москва—Озеры	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—
		Москва—Лухов.-Зарайскъ. .	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—
17/18	Пассаж.	Луховицы—Рязань	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—
19/20	Почтов.	Москва—Саратовъ	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—
		Москва—Козловъ	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
33/15,36,16/34	Пассаж.	Москва—Егорьевскъ	—	1	—	3	—	—	—	—	—	—
35/54,55	Пассаж.	Воскресенскъ—Егорьевскъ .	—	1	—	3	—	—	—	—	—	—
16/38 39/15	Пассаж.	Москва—Озеры	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
37. 40	Пассаж.	Голутвинъ—Озеры	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
16/42 43/15	Пассаж.	Москва—Зарайскъ	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—
41, 44	Пассаж.	Луховицы—Зарайскъ	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—
25/26	Смѣшан.	Кустарев.—Земетчино	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—
21, 22	Почт.-пас.	Рузаевка—Сызрань	1	—	1	4	—	—	—	—	—	—

№№ поѣздовъ.	Наименованіе поѣздовъ.	Раіоны обращенія составовъ и отдѣльныхъ вагоновъ.	Безплацкартные.				Плацкартные.					Ресторанъ.
			I кл.	I/II кл.	II кл.	III кл.	I кл.	I/II кл.	II кл.	III кл.	I/II ст. М. О. лин. Влад. д.	
7/43/8 27/32 31/28	Почт.-пас. и пассаж.	Пенза — Рузаевка—Н.-Новгородъ	1	—	1	4	—	—	—	—	—	—
23 и 24	Скорые.	Рузаевка—Свіяжскъ	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—
		Москва—Свіяжскъ	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—
48 и 3	Ускор. пасс. и почт.	Инза—Симбирскъ	—	1	—	4	—	—	—	—	—	—
		Москва—Симбирскъ	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—
47 и 4	Почт.-пасс.	Инза—Симбирскъ	—	1	—	4	—	—	—	—	—	—
3, 4, 5 и 6	П. пасс.	Орѣхово—Илзинскій—Погостъ	—	—	1*	1	—	—	—	—	—	—

Б. Дачное пригородное движеніе.

Вопросъ 1.

1. Что дѣлается дорогой для развитія пригороднаго движенія: приспособляется ли графикъ къ удобствамъ пассажировъ?

Въ смыслѣ пригороднаго движенія Московскаго раіона Моск.-Каз. ж. д. находится въ очень благопріятныхъ условіяхъ. Мѣстность вдоль линіи Моск.-Каз. ж. д. высокая и здоровая, а потому съ первыхъ же лѣтъ существованія дороги замѣчается оживленіе дачныхъ поселковъ. Быстрому развитію дачной жизни способствовало, между прочимъ, и то обстоятельство, что правленіе дороги, идя навстрѣчу нуждамъ служащихъ, стало предоставлять желавшимъ построить себѣ дачу въ окрестностяхъ Москвы, всякія льготныя условія, какъ то: выдавать ссуды, наряды на безплатную перевозку строительнаго матеріала и т. п. Кромѣ того, въ настоящее время правленіемъ дороги пріобрѣтенъ большой участокъ земли около платф. Прозоровской, который предположено разбить на участки и предоставить на льготныхъ условіяхъ служащимъ для постройки дачъ.

Въ виду того, что Моск.-Каз. ж. д. по времени постройки была одной изъ первыхъ дорогъ Московскаго узла, пригородная жизнь настолько развилась за 50 лѣтъ, что нынѣ къ жел. дорогѣ не предъявляется требованіе къ содѣйствію даль-

*) Микстъ II/III кл.

нѣйшаго развитія ея, а лишь къ удовлетворенію потребностей пассажировъ назначеніемъ достаточнаго числа поѣздовъ.

Въ этомъ отношеніи Моск.-Каз. ж. д. дѣлается все возможное, и по графику въ періодъ наиболѣе интенсивнаго движенія (15 мая—15 августа 1912 г.) назначены въ обращеніе по праздникамъ 28½ паръ и по буднямъ 30½ паръ пригородныхъ поѣздовъ. Кромѣ пригородныхъ поѣздовъ, предусмотрѣнныхъ графиками, въ праздники при наплывѣ пассажировъ пускаются дополнительные поѣзда, напр., въ Троицу 1912 г. было пущено еще 10 пригородныхъ поѣздовъ, графикомъ не предусмотрѣнныхъ.

Для удовлетворенія увеличивающагося передвиженія дачниковъ дорога добавляла постепенно пригородные поѣзда и число верстъ ихъ пробѣга росло слѣдующимъ образомъ: въ 1908 г.—466.627, въ 1909 г.—505.345, въ 1910 г.—598.055 и въ 1911 г.—678.047.

Графикъ пригородныхъ поѣздовъ настолько густой, что онъ удовлетворяетъ потребностямъ всѣхъ группъ дачнаго населенія.

При разработкѣ расписаній на каждый сезонъ принимаются во вниманіе всѣ ходатайства какъ отдѣльныхъ лицъ, такъ и служащихъ разныхъ учрежденій объ удобномъ для нихъ времени прибытія и отправленія пригородныхъ поѣздовъ. Такъ напримѣръ:

п. № 101	прибываетъ въ Москву	въ 7	ч.	36	м.	утра.
„ № 55		7	„	46	„	„
„ № 103		8	„	06	„	„
„ № 57		8	„	16	„	„
„ № 7	(дальній)	8	„	25	„	„
„ № 105		8	„	43	„	„
„ № 59		8	„	51	„	„
„ № 15	(дальній)	9	„	11	„	„
„ № 61		9	„	20	„	„
„ № 107		9	„	38	„	„
„ № 63		9	„	45	„	„
„ № 65		10	„	01	„	„

Такимъ образомъ, дачники свободно могутъ попасть къ началу занятій въ городъ. Для обратнаго слѣдованія дачниковъ изъ Москвы по окончаніи занятій имѣются слѣдующіе поѣзда:

п. № 66	отправляется изъ Москвы	въ 3	ч.	40	м.	дня.
„ № 108		3	„	50	„	„
„ № 68		4	„	20	„	„
„ № 110		4	„	25	„	„

По № 75	5 ч. 05 м. дня
„ № 112	5 „ 10 „ „
„ № 4 (дальній)	5 „ 20 „ „
„ № 72	5 „ 50 „ „
„ № 114	5 „ 55 „ „
„ № 74	6 „ 20 „ „
„ № 76	6 „ 40 „ „
„ № 116	6 „ 45 „ „

и т. д.

Всѣ дачные поѣзда дѣлятся на двѣ главныя группы. Поѣзда первой группы идутъ съ остановками по всѣмъ платформамъ и станціямъ, а второй—слѣдуютъ отъ Москвы до платф. Томилино (первая платформа за Люберцами) безостановочно; а затѣмъ отъ пл. Томилино до Раменскаго съ остановками, а такъ какъ дальніе дачные поѣзда второй группы отправляются въ часы наибольшаго отъѣзда изъ Москвы только 5-ю минутами ранѣе отправленія близкихъ (до пл. Люберцы) дачныхъ поѣздовъ первой группы (напр., 76 и 116, 72 и 114, 70, 112 и т. д.), то это даетъ возможность пассажирамъ разныхъ раіоновъ приблизительно одновременно пріѣзжать къ себѣ домой.

Изъ изложеннаго видно, что графики движенія пригородныхъ поѣздовъ Моск.-Каз. ж. д. удобно спроектированы и удовлетворяютъ пригородныхъ жителей, что подтверждается отсутствіемъ жалобъ съ ихъ стороны.

Въ настоящее время пригородные поѣзда ходятъ въ значительныхъ составахъ и при частой блокировкѣ графикъ ихъ движенія очень густой,—а потому дальнѣйшее увеличеніе пригороднаго движенія по техническимъ условіямъ производить затруднительно. Въ силу этого, правленіе, замѣчая ростъ пригородной жизни *) и желая предоставить удобства публикѣ, въ ближайшую очередь намѣтило электрофикацію Московскаго пригороднаго раіона. Предположено уложить еще два пути, по которымъ будетъ производиться пассажирское движеніе. При такихъ условіяхъ, несомнѣнно, еще болѣе разовьется населенность дачнаго раіона, такъ какъ жители будутъ имѣть удобное и быстрое сообщеніе съ городомъ. Желательно было по возможности скорѣе провести въ жизнь проектъ правленія.

Казанскій пригородный раіонъ обслуживается 7-ю парами поѣздовъ, расписаніе которыхъ выработано, согласно пожеланію

*) Число пассажировъ, перевезенныхъ въ пригородномъ сообщеніи:

въ 1907 г.	1.951.114
„ 1908 „	2.134.020
„ 1909 „	2.349.217
„ 1910 „	2.719.650
„ 1911 „	3.004.241

мѣстныхъ жителей, правительственныхъ и общественныхъ учрежденій.

Въ періодѣ начальнаго развитія находится пригородное движеніе городовъ Коломны и Рязани. Эти раіоны обслуживаются спеціальными дачными поѣздами и прицѣпкой классныхъ вагоновъ къ товарнымъ поѣздамъ мѣстнаго обращенія.

Что же касается участка Люберцы-Муромъ, то въ настоящее время, несмотря на то, что постройка линіи Люберцы-Арзамасъ еще не окончилась, введены двѣ пары поѣздовъ до Мурома и одна пара до Гжели, при чемъ нужно ожидать, что дачное движеніе и въ этомъ направленіи сильно разовьется.

Правленіемъ общества предположено на нѣкоторыхъ участкахъ дороги со слабымъ дачнымъ движеніемъ пустить въ обращеніе для обслуживанія дачнаго раіона автомотриссы.

Вопросъ 2.

2. Составъ поѣздовъ; какіе классы ставятся въ мѣстные поѣзда; не представляется ли возможнымъ отмѣнить постановку прикрытія?

Въ составъ пригородныхъ поѣздовъ входятъ лишь вагоны II и III классовъ. Минимальные составы Московскаго раіона: 1 вагонъ II калсса и 6 вагоновъ III-го класса; максимальные: 2 вагона II класса и 10 вагоновъ III класса. Въ зависимости отъ времени дня и наплыва публики составы различны, напримѣръ: утромъ прибываютъ въ Москву и около 4-хъ часовъ увозятъ изъ Москвы пассажировъ поѣзда наибольшаго состава, среди дня составы относительно меньшіе и опредѣляются сообразно со статистикой пассажировъ, на основаніи наблюденій ряда лѣтъ.

Каждый пригородный поѣздъ имѣетъ въ головѣ багажный вагонъ или замѣняющій его товарный, и особаго прикрытія не ставится.

Составъ пригородныхъ поѣздовъ Казанскаго раіона: 1 вагонъ II класса, 3—4 вагона III класса.

Вопросъ 3.

3. Нельзя ли увеличить скорость движенія и сократить стоянки?

1) Пригородные поѣзда Московскаго раіона раздѣляются на три категоріи:

а) люберецкія (Москва—Люберцы),

б) скороходы (отъ Москвы до Томилино безъ остановокъ отъ Томилино до Раменскаго съ остановками на всѣхъ станціяхъ и платформахъ).

в) тихоходы (отъ Москвы до Раменскаго съ остановками по всѣмъ станціямъ и платформамъ).

а) Скорость движенія люберецкихъ поѣздовъ—

коммерческая 30,54 верстъ,

техническая 34,78 „

Разницу въ скоростяхъ можно объяснить тѣмъ, что на протяженіи около 19 верстъ поѣзда имѣютъ 8 остановокъ по стан-

ціямъ и платформамъ, въ среднемъ, черезъ 2,4 верстъ. Стоянки равны ½ минутѣ.

б) Скороходы. Техническая скорость участка Москва-Томилино (23 версты) равняется коммерческой скорости этого участка и въ верстахъ 46,13 верстъ.

На участкѣ Томилино-Раменское техническая скорость—40,27 верстъ, длина—19 верстъ, число остановокъ—7, не свыше одной минуты каждая, обычно полминуты, коммерческая скорость—35,25 верстъ.

в) Скорость движенія тихоходовъ—

коммерческая 32,68 верстъ.
техническая 37,01 „

длина участка—42 версты, число остановокъ, не свыше одной минуты каждая,—16.

Характеръ движенія Московскаго пригороднаго раіона съ введеніемъ электрификаціи кореннымъ образомъ измѣнится.

2) Казанскій пригородный раіонъ.

Длина участка Казань-Зеленый Долъ—34 версты, число остановокъ—11, среднее разстояніе между ними—3,1 верстъ, техническая скорость—34,16 верстъ, коммерческая—30,20 верстъ, продолжительность остановокъ не свыше 1 минуты.

На заволжскомъ участкѣ обращаются легкіе паровозы, ибо переправить за Волгу болѣе тяжелые паровозы представляетъ нѣкоторыя затрудненія. Поэтому скорость пригородныхъ поѣздовъ этого участка, до окончанія постройки моста и оборудованія участка болѣе мощными паровозами, въ значительной степени увеличиться врядъ ли можетъ.

Вопросъ 4.

4. Какія измѣненія желательны въ конструкціи вагоновъ пригороднаго движенія?

Вагоны пригороднаго сообщенія Моск.-Каз. ж. д. имѣютъ спеціальную конструкцію и являются по отзыву пассажировъ, пользующихся пригородными поѣздами Моск.-Каз. ж. д., удовлетворительными.

Что касается до составовъ пригородныхъ поѣздовъ другихъ раіоновъ Моск.-Каз. ж. д., то и по нимъ никакихъ жалобъ не зарегистрировано.

Вопросъ 5.

5. Освѣщеніе вагоновъ.

Въ Московскомъ пригородномъ раіонѣ освѣщеніе газокалильное, въ прочихъ раіонахъ Моск.-Каз. ж. д.—свѣчное.

Вопросъ 6.

6. Обслуживаніе вагоновъ.

Въ виду незначительности пробѣга (не свыше 42-хъ верстъ) чистка и уборка составовъ производится лишь на конечныхъ

станціяхъ. Поэтому обслуживаніе вагоновъ пригородныхъ поѣздовъ производится лишь кондукторскими бригадами.

Вопросъ 7.

7. Пригородное движеніе рабочихъ.

Пригородное движеніе рабочихъ на Моск.-Каз. ж. д. организовано между нижеслѣдующими пунктами:

1) Москва-сортировочная—Перово: одна пара поѣздовъ для перевозки мастеровыхъ-рабочихъ паровозныхъ мастерскихъ въ Москвѣ-сортировочной и вагонныхъ мастерскихъ въ Перовѣ.

Поѣзда ходятъ только въ будни и расписаніе ихъ согласовано съ табелемъ работы мастерскихъ.

Въ составъ поѣзда входятъ 3 вагона III класса и 9 вагоновъ IV класса. Проѣздъ по безплатнымъ билетамъ.

2) *Голутвинъ-Карасево*—одна пара поѣздовъ, въ движеніи только въ будни.

Составъ: 8 вагоновъ IV класса; Голутвинъ-Луховицы въ движеніи одинъ разъ въ недѣлю, а именно: изъ Голутвина въ Луховицы наканунѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней и обратно изъ Луховицъ въ Голутвинъ послѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней. Составъ поѣзда: 8 вагоновъ IV класса; Голутвинъ Пески, въ движеніи въ будни: кромѣ предпраздничныхъ дней 2 пары поѣздовъ и въ предпраздничные дни 2½ пары поѣздовъ (2 четныхъ и 3 нечетныхъ); составъ поѣздовъ: 10 вагоновъ IV класса.

Всѣ поѣзда участковъ Голутвинъ-Карасево, Голутвинъ-Луховицы и Голутвинъ-Пески назначены въ движеніе по заказу правленія товарищества Коломенскихъ заводовъ и служатъ исключительно для перевозки рабочихъ названныхъ заводовъ. Расписаніе этихъ поѣздовъ согласовано съ табелемъ работы рабочихъ на заводахъ. Поѣздъ по единичнымъ или мѣсячнымъ билетамъ IV класса.

3) *Рязань-Рыбное*—ежедневно двѣ пары поѣздовъ: одна утромъ и другая вечеромъ.

Поѣзда назначены, главнымъ образомъ, для перевозки служащихъ Моск.-Каз. ж. д. и расписаніе этихъ поѣздовъ согласовано съ часами смѣны на дежурствахъ. Этими же поѣздами пользуются, какъ дачными, и частные пассажиры III класса, на общихъ основаніяхъ пассажирскаго тарифа. Поѣздъ служащихъ по безплатнымъ билетамъ. Составъ поѣзда: 2 вагона III класса и 2 вагона IV класса.

4) *Сызрань-Батраки*—ежедневно одна пара служебныхъ поѣздовъ для проѣзда служащихъ, а также для проѣзда семействъ служащихъ изъ Батраковъ въ Сызрань на базаръ и обратно.

Составъ поѣзда: 2 вагона III класса и два вагона IV класса. Проѣздъ по безплатнымъ билетамъ.

В. Вопросы общіе.

Вопросъ 1.

1. Сколько по смѣтѣ ассигновано пасс. поѣздо-верстъ на выполненіе расписанія и сколько на дополнительные поѣзда? Привести фактическія исполненія за послѣдніе 3 года.

ГОДЫ.	Ассигновано по смѣтѣ пассажирскихъ поѣздо-верстъ какъ для выполненія расписанія, такъ и дополнительныхъ*).	Фактическій пробѣгъ поѣздовъ.	Фактическій пробѣгъ противъ смѣтнаго: болѣе + менѣе —
1909	3.640.340	3.646.305	+ 5·965
1910	3.815.884	3.932.899	+117.015
1911	3.854.614	4.164·802	+310.188

Фактическій перепробѣгъ поѣздовъ болѣе противъ смѣты получился по слѣдующимъ причинамъ:

1) За 1909 г. перепробѣгъ въ 5.965 верстъ сдѣланъ большею частью дачными поѣздами, но въ эту же цифру 5.965 входитъ и пробѣгъ поѣздовъ „бисъ", назначавшихся особыми распоряженіями при значительномъ опозданіи поѣздовъ прямого сообщенія.

2) За 1910 г. перепробѣгъ въ 117.015 верстъ сдѣланъ поѣздами: а) „бисъ" (12.100 вер.), которые назначались въ 1910 г. особыми распоряженіями, кромѣ отдѣльныхъ случаевъ опозданія поѣздовъ прямого сообщенія, еще передъ праздниками Пасхи и Рождества Христова на извѣстные періоды времени; б) пробными на участкѣ Москва-Рязань (7.735 вер.); в) дачными и пригородными.

3) За 1911 г. Съ 20 іюня этого года на участкѣ Инза-Симбирскъ добавлена новая пара поѣздовъ, смѣтою не предусмотрѣнная. Съ 15 октября того же года введена 1 пара пассажирскихъ поѣздовъ на участкѣ Рузаевка-Казань, то же смѣтою не предусмотрѣнная. Съ 20 ноября пригородный поѣздъ № 70 продолженъ до ст. Воскресенскъ. Съ 18 апрѣля поѣздъ № 33, предусмотрѣнный смѣтою лишь для участка Егорьевскъ-Воскресенскъ, былъ продолженъ до Москвы. Назначались поѣзда „бисъ" и пробные, сдѣлавшіе 65.199 поѣздо-верстъ. Съ 10 мая введена

*) Пробѣгъ дополнительныхъ поѣздовъ по смѣтѣ особо не предусматривается и смѣтный пробѣгъ берется въ зависимости отъ дѣйствительнаго пробѣга прошлыхъ лѣтъ, который повышается въ случаѣ введенія въ слѣдующемъ году по расписанію новыхъ пассажирскихъ поѣздовъ.

1 пара поѣздовъ на участкѣ Луховицы-Рязань. Наконецъ, увеличился пробѣгъ пригородныхъ поѣздовъ. Перепробѣгъ дачныхъ и пригородныхъ поѣздовъ происходитъ потому, что смѣта пробѣга этихъ поѣздовъ исчислялась по дѣйствительному пробѣгу за годъ, ближайшій ко времени составленія смѣты, напримѣръ: при составленіи смѣты на 1911 г. (въ началѣ іюля 1910 г.) принятъ дѣйствительный пробѣгъ дачныхъ и пригородныхъ поѣздовъ за 1909 г., между тѣмъ въ 1911 г. такихъ поѣздовъ было значительно больше 1909 г.

Вопросъ 2.

2. Нельзя ли сократить составъ въ нѣкоторыхъ пассажирскихъ поѣздахъ, гдѣ мало населенія?

Въ зависимости отъ количества пассажировъ: напримѣръ, поѣздъ № 10, выходя изъ Москвы въ составѣ около 52-хъ осей (нормальный составъ—49 осей), отцѣпляетъ въ Рязани 3 оси, въ Сасовѣ 6 осей и доходитъ до Свіяжска уже въ составѣ лишь 43-хъ осей. Соотвѣтствующій ему поѣздъ № 10 на заволжскомъ участкѣ имѣетъ лишь 30 осей.

Коренной пересмотръ всѣхъ составовъ производится какъ разъ въ настоящее время, въ связи съ предстоящимъ открытіемъ линіи Люберцы-Арзамасъ, такъ какъ, съ ея открытіемъ и возникновеніемъ новыхъ направленій, теченіе пассажировъ въ предѣлахъ Моск.-Каз. ж. д. кореннымъ образомъ измѣнится, а это должно отразиться на составахъ пассажирскихъ поѣздовъ.

Вопросъ 3.

3. Какимъ образомъ приспособляется графикъ къ потребностямъ пассажировъ и принимается ли въ этомъ случаѣ во вниманіе статистика пассажирскаго движенія??

Вопросъ о количествѣ поѣздовъ на томъ или иномъ участкѣ Моск.-Каз. ж. д., о числѣ и родѣ вагоновъ въ каждомъ поѣздѣ и о раіонѣ обращенія вагоновъ опредѣляется исключительно статистикой пассажирскаго движенія и постоянно провѣряется свѣдѣніями о населенности.

Расположеніе поѣздовъ на графикѣ по временамъ сутокъ опредѣляется цѣлымъ рядомъ соображеній, изъ коихъ главнѣйшія, чтобы поѣзда дальняго слѣдованія отправлялись и прибывали въ конечные пункты и чтобы они проходили черезъ главнѣйшіе пункты въ возможно удобное время, при сохраненіи максимума согласованій въ узлахъ; чтобы поѣзда распредѣлялись по возможности равномѣрно по суткамъ и при соблюденіи по возможности интересовъ почтоваго вѣдомства. При этомъ о своихъ нуждахъ почтовое вѣдомство заявляетъ на съѣздахъ по расписаніямъ, а о своихъ пожеланіяхъ мѣстные жители уже въ теченіе ряда лѣтъ заявляютъ правленію и управленію дороги. Желанія эти по возможности удовлетворяются, въ случаѣ заявленій различныхъ пожеланій объ одномъ и томъ же, взаимно исключающихъ другъ друга, рѣшеніе представляется У. ж. д.

Вопросъ 4.

4. Типы паровозовъ, которыми возятъ пассажирскіе поѣзда.

Серіи паровозовъ.	Типы паровозовъ.	Участки, обслуживаемые паровозами.	
		Основное депо.	Оборотное депо.
Бг	2—3—0	Москва	Рязань, Муромъ, Раменское, Люберцы
Бп	„		
Тг	„		
Дп	1—4—0		
Б	1—2—0		
Мг	0—3—0		
Бк	2—3—0	Рязань	Сасово
Вк	2—3—0	Рузаевка	Пенза, Сасово
Дп	1—4—0		
Г	0—3—0		
Дп	1—4—0	Сызрань	Рузаевка
Дп	1—4—0	Алатырь	Рузаевка, Свіяжскъ
Бг	2—3—0	Лукояновъ	Тимирязево, Н. Новгородъ
Би	„		
Г	0—3—0		
Г	0—3—0	Симбирскъ	Инза
Б	1—2—0	Казань	Зеленый Долъ
Г	0—3—0		
Г	0—3—0	Голутвинъ	Озеры, Егорьевскъ, Зарайскъ
Гш	0—3—0	Земетчино	Кустаревка
То	0—3—2	Орѣхово	Ильинскій Погостъ

Вопросъ 5, 6 и 8.

5. Какія перевозки багажа производятся.

Багажъ перевозится постоянно съ тѣми поѣздами, съ которыми слѣдуютъ пассажиры.

ся не въ тѣхъ поѣздахъ, гдѣ слѣдуютъ пассажиры?

Въ кокихъ пассажирскихъ поѣздахъ перевозится полевой богажъ, грузы поссажирской, большой и малой скорости?

6. Не слѣдуетъ ли завести особые товарные поѣзда пассажирской скорости?

8. Перевозка молочныхъ продуктовъ; какія мѣры принимаются къ ея улучшенію?

Грузы большой и малой скорости въ пассажирскихъ поѣздахъ не перевозятся, за исключеніемъ спеціальныхъ, напр., ягодъ, молока, молочныхъ продуктовъ и т. п.

Надобности въ назначеніи особыхъ товарныхъ поѣздовъ для перевозки пассажирской скорости не наблюдалось, такъ какъ существующими поѣздами обслуживались всѣ требованія отправителей.

Перевозка молока и молочныхъ продуктовъ производится въ спеціальныхъ вагонахъ-ледникахъ, въ которыхъ нужная для сохранности груза температура воздуха поддерживается путемъ набивки вагоновъ льдомъ. Ледники при длинныхъ пробѣгахъ грузовъ пополняются и на промежуточныхъ станціяхъ. Поѣзда съ вагонами-ледниками прибываютъ въ Москву утромъ. Нагрузка вагоновъ молочными продуктами производится на всѣхъ станціяхъ, гдѣ поѣздъ, въ составъ котораго включены вагоны-ледники, имѣетъ стоянку.

Вопросъ 9.

9. Улучшеніе пассажирскихъ станцій и платформъ; наилучшіе типы; нельзя ли устранить нѣкоторыя излишнія сооруженія и приспособленія?

Станцій съ опредѣленно выраженнымъ характеромъ исключительно пассажирскаго движенія, имѣется на Моск.-Каз. ж. д. собственно только одна—Москва-пассажирская. Къ этой же категоріи могли бы быть отнесены и платформы пригородныхъ раіоновъ.

Ст. Москва-пассажирская не представляетъ собою конструкцію, типъ которой могъ бы быть принятъ за образецъ: будучи построена въ то время, когда дорога доходила только до Рязани, пасажирское зданіе вполнѣ соотвѣтствовало своему назначенію, и размѣру движенія и было даже настолько обширно, что вмѣщало въ себѣ почти все управленіе дороги. По мѣрѣ увеличенія сѣти Моск.-Каз. ж. д., въ цѣляхъ расширенія вокзала, изъ него выселялось постепенно управленіе, равнымъ образомъ вокзалъ расширялся пристройками, носящими часто случайный характеръ. Уже лѣтъ пять тому назадъ достаточно опредѣленно выяснилось, что вокзалъ не соотвѣтствовалъ требованіямъ того времени и путемъ переустройства приспособленъ къ наличнымъ и имѣющимъ еще появиться потребностямъ быть не можетъ, а долженъ быть капитально перестроенъ, что и намѣчено въ ближайшую очередь.

Новый вокзалъ, представленный нынѣ на утвержденіе, проектированъ по принципу послѣдняго слова вокзальной техники въ видѣ основного зданія, вмѣщающаго въ себѣ всѣ пассажирскія и служебныя помѣщенія, ресторанъ, вспомогательныя учрежденія, тѣсно связанныя съ желѣзной дорогой, какъ почта, теле-

графъ и т. п. съ тоннелями для сообщенія подъ путями, подъемниками для багажа и, вообще, со всѣми тѣми конструкціями, примѣненіе которыхъ гарантируетъ возможность отправлять и принимать то значительное число поѣздовъ, переработка коихъ составляетъ въ настоящее время задачу, предъявляемую къ столичнымъ вокзаламъ, обслуживающимъ значительныя протяженія и раіоны и имѣющимъ свой густо населенный пригородный раіонъ.

Къ основному пассажирскому зданію пристроенъ рядъ крытыхъ платформъ для пріема и отправленія поѣздовъ, при чемъ одна и та же платформа можетъ служить, какъ для принятія поѣзда, такъ и для его отправленія. Повидимому, вокзалъ Московско-Казанской ж. д., въ томъ видѣ, какъ онъ имѣетъ быть построеннымъ, будетъ признанъ однимъ изъ наилучшихъ вокзаловъ, если не Европы, то Россіи.

Моск.-Каз. ж. д., въ томъ видѣ, какъ онъ имѣетъ быть приспособленіяхъ, могущихъ безъ ущерба быть устраненными, то таковыя на Моск.-Каз. ж. д. указать затруднительно. Кредиты на сооруженія и приспособленія испрашиваются и разрѣшаются послѣ достаточно внимательнаго разсмотрѣнія необходимости въ нихъ, при чемъ сооруженія, надобность въ коихъ можетъ скоро миновать, и, которыя не могли бы въ этомъ послѣднемъ случаѣ быть использованы въ другомъ мѣстѣ, не строятся. Возможно, что, съ постройкой новыхъ линій общества дороги, на нѣкоторыхъ станціяхъ, напримѣръ, въ Тимирязевѣ или Рузаевкѣ нѣкоторыя сооруженія могутъ стать и ненужными но пока высказаться по этому вопросу опредѣленно—преждевременно.

Несомнѣнно, излишнимъ станутъ, развѣ, только сооруженія, связанныя съ переправой черезъ Волгу (въ виду окончанія моста у Свіяжска), но и при этомъ часть сооруженій, напримѣръ, пристани, могутъ быть отчасти использованы для принятія грузовъ съ рѣки и для сдачи ихъ съ желѣзной дороги на воду у моста.

Равнымъ образомъ, съ устройствомъ электрической тяги въ Московскомъ пригородномъ раіонѣ станутъ излишними, но будутъ перенесены въ другія мѣста, сооруженія имѣющихся пока остановочныхъ пунктовъ.

Вопросъ 10.

10. Нельзя ли отмѣнить сигналы колоколомъ и паровозными свистками (оставивъ свистки

Вопросъ этотъ былъ уже предметомъ обсужденія управленія Моск.-Каз. ж. д. По мнѣнію управленія, оставить одинъ звонокъ, вмѣсто подаваемыхъ трехъ, было бы возможно при отправленіи пассажирскихъ поѣздовъ дальняго слѣдованія, при

лишь для предупрежденія несчастныхъ случаевъ)?

условіи, если бы такой порядокъ былъ принятъ на другихъ ж. д. Въ противномъ случаѣ (особенно въ Москвѣ, имѣющей еще 8 вокзаловъ кромѣ Московско-Казанскаго) установленіе особаго для Моск.-Каз. ж. д. порядка вызвало бы жалобы и могло бы служить даже причиной несчастныхъ случаевъ.

Что же касается до пригородныхъ поѣздовъ, то управленіемъ Моск.-Каз. ж. д. возбужденъ уже передъ У. ж. д. вопросъ объ отмѣнѣ звонковъ. Мотивомъ къ возбужденію этого ходатайства служитъ то обстоятельство, что на платформахъ пригороднаго раіона колоколовъ вовсе не имѣется и публика уже привыкла, что отправленіе пригородныхъ поѣздовъ совершается безъ сигналовъ колоколовъ. Управленіемъ ж. д. вопросъ этотъ внесенъ въ программу занятій XX съѣзда представителей сл. дв.

Далѣе, управленіе Моск.-Каз. ж. д. полагаетъ возможнымъ ограничиться однимъ свисткомъ главнаго кондуктора при отправленіи. Такимъ образомъ, сигналъ паровознымъ свисткомъ былъ бы лишь сигналомъ предупрежденія несчастныхъ случаевъ.

III.

Отвѣты управленія Московско-Казанской ж. д. на вопросы по товарному движенію.

ТОВАРНОЕ ДВИЖЕНІЕ.

Вопросъ 1

1. Въ чемъ заключаются нужды мѣстной промышленности и сельскаго хозяйства прилегающихъ къ дорогѣ раіоновъ, и въ какой мѣрѣ удовлетворяются ихъ интересы.

Уплотненіе рельсовой сѣти въ раіонѣ Моск.-Каз. ж. д., если и не является главнѣйшей потребностью мѣстной промышленности и сельскаго хозяйства, то во всякомъ случаѣ стоитъ на первомъ мѣстѣ. Острота этой потребности значительно смягчается наличностью такихъ мощныхъ рѣкъ, какъ Волга и Ока съ ихъ многочисленными притоками. Въ отдѣльныхъ мѣстностяхъ, особенно въ прилегающихъ къ Москвѣ, достаточно сильно развитъ гужевой извозъ; платы за гужъ, благодаря обезпеченности возчиковъ обратнымъ грузомъ, взимаются въ такомъ низкомъ размѣрѣ, что конкуренція съ нимъ представляется для дороги непосильной, тѣмъ болѣе, что короткіе пробѣги ухудшаютъ оборотъ подвижного состава.

Потребность въ новыхъ желѣзнодорожныхъ путяхъ подтверждается ходатайствами о томъ со стороны частныхъ лицъ, общественныхъ и промышленныхъ организацій.

Въ большинствѣ случаевъ эти ходатайства бываютъ недостаточно обоснованными, что удостовѣряется спеціальными обслѣдованіями на мѣстѣ, для какой цѣли командируются коммерческіе агенты.

Для удовлетворенія ходатайствъ, наиболѣе заслуживающихъ удовлетворенія, правленіемъ общества намѣченъ рядъ вѣтвей вспомогательнаго характера, о которыхъ частью сдѣлано и частью будетъ сдѣлано офиціальное представленіе въ непродолжительномъ времени въ подлежащія вѣдомства.

Въ настоящее время въ Москвѣ устроенъ холодный складъ съ машиннымъ охлажденіемъ для храненія скоропортящихся грузовъ. Сознаніе въ громадной пользѣ охлажденія такихъ продуктовъ получило довольно широкое распространеніе и поэтому надо предположить, что намѣчаемая нынѣ сѣть холодильниковъ будетъ широко использована сельскохозяйственными экономіями въ раіонѣ дороги, которыя получатъ возможность развить производство скоропортящихся продуктовъ молочнаго и мясного хозяйства до такихъ размѣровъ, которые до сихъ поръ считались не достижимыми.

Для лучшей организаціи холодильнаго дѣла на дорогѣ правленіемъ въ прошломъ году былъ командированъ въ Сѣверную Америку, гдѣ холодильное дѣло поставлено на широкую ногу и прекрасно организовано, инженеръ П. І. Красовскій, спеціалистъ по вопросамъ сл. т., для подробнаго изученія постановки

холодильнаго дѣла въ Америкѣ и условій транспорта въ ней скоропортящихся продуктовъ.

На основаніи полученныхъ такимъ образомъ данныхъ на мѣстѣ въ Америкѣ предполагается организовать и на Моск.-Каз. ж. д. въ широкомъ масштабѣ холодильное дѣло, путемъ сооруженія цѣлаго ряда холодныхъ складовъ и парка вагоновъ-ледниковъ усовершенствованнаго типа.

Для организаціи и дальнѣйшаго направленія холодильнаго дѣла приглашенъ спеціалистъ, въ этой области составившій себѣ имя въ литературѣ по этимъ вопросамъ, инженеръ Зароченцевъ.

Въ цѣляхъ распространенія въ широкихъ кругахъ принциповъ и условій организаціи холодильнаго дѣла правленіе субсидируетъ Московскій холодильный комитетъ, состоящій при Московскомъ сельскохозяйственномъ о-вѣ, и тѣмъ даетъ возможность осуществить созывъ въ Москвѣ осенью текущаго года съѣзда дѣятелей по холодильному дѣлу.

Для удовлетворенія производителей хлѣба и хлѣботорговцевъ на линіи и въ Москвѣ имѣются зернохранилища, дѣйствующія на основаніи Положенія о ссудо-складочной и комиссіонной операціи. Въ Москвѣ дорога имѣетъ 53 лабаза, которые сдаются въ аренду преимущественно хлѣбнымъ торговцамъ.

Вопросъ 2.

2. Въ какой мѣрѣ участвуетъ Моск.-Каз. ж. д. въ снабженіи крупныхъ пунктовъ потребленія?

При выработкѣ новыхъ тарифовъ и пересмотрѣ существующихъ предпочитается: не допускать въ грузовомъ направленіи пониженія ниже $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты, поддерживать такое тарифное мѣропріятіе, которое способствуетъ наибольшему пробѣгу по сплошному желѣзнодорожному направленію, настаивать на широкомъ распространеніи тарифовъ, построенныхъ по навигаціоннымъ соображеніямъ, на что общество дороги имѣетъ неоспоримое право, предусмотрѣнное пунктомъ 1 статьи 20-й IV Дополненія къ Уставу общества, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 11 іюня 1891 г.

Участіе дороги въ снабженіи крупныхъ пунктовъ потребленія обусловлено конфигураціей ея сѣти. Моск.-Каз. ж. д. участвуетъ въ кратчайшемъ сообщеніи Москвы съ дорогами, лежащими къ югу и востоку отъ Рязани по линіи Рязань-Козловъ-Воронежъ-Ростовъ и въ сообщеніи дорогъ, обслуживающихъ Заволжье, Сибирь, Дальній Востокъ и Среднюю Азію.

Какъ транзитный путь, Моск.-Каз. ж. д. участвуетъ въ кратчайшемъ направленіи въ сообщеніи портовъ Балтійскаго моря съ Заволжьемъ и Средней Азіи и въ сообщеніи Петербурга съ дорогами, расположенными къ югу отъ Ряжска.

Вопросъ 3

3. Изученъ ли характеръ движенія отдѣльныхъ грузовъ по разнымъ направленіямъ?

Особое вниманіе удѣляется хлопку, по которому особенно рѣзко наблюдаются колебанія итоговъ перевозокъ по различнымъ сообщеніямъ; точно также установлено постоянное наблюденіе за перевозкой сибирскаго масла по различнымъ направленіямъ, яичныхъ грузовъ, соли, рогатаго скота.

Вопросъ 4.

4. Подсчитывается ли прибыльность или убыточность перевозки отдѣльныхъ массовыхъ грузовъ по извѣстнымъ направленіямъ?

При пересмотрѣ тарифовъ на различные массовые грузы составляются подсчеты валовой выручки по такимъ грузамъ и дѣлаются соотвѣтственно прикидки по различнымъ проектируемымъ измѣненіямъ.

Вопросъ 5.

5. Что дѣлается въ цѣляхъ привлеченія выгодныхъ для перевозки грузовъ?

Установлены исключительные тарифы какъ въ мѣстномъ, такъ и прямомъ сообщеніи.

Для развитія перевозокъ скоропортящихся продуктовъ устроенъ холодный пакгаузъ въ Москвѣ и намѣчено сооруженіе холодильниковъ въ Казани, Симбирскѣ, Рязани и др. еще пунктахъ, по мѣрѣ указанія дальнѣйшаго опыта.

Для развитія перевозокъ яичныхъ грузовъ, легко ускользающихъ на Волгу, установлена перевозка ихъ въ ускоренныхъ поѣздахъ и допущена догрузка по пути слѣдованія.

Для укрѣпленія сношеній съ Дальнимъ Востокомъ по кратчайшему пути изъ Москвы установлено обращеніе согласованныхъ товарныхъ поѣздовъ. Для развитія перевозки хлопка въ сухопутномъ сообщеніи черезъ Ташкентъ организована перевозка этого груза на открытомъ подвижномъ составѣ подъ брезентами, съ принятіемъ за счетъ дорогъ слѣдованія расхода на приспособленія. Проектированы завозные склады для хлопка въ Батракахъ, Люберцахъ и Москвѣ.

Вопросъ 6.

6. Какая связь установлена между ком. сл. и сл. дв.?

О всѣхъ проектируемыхъ мѣропріятіяхъ, могущихъ коснуться операцій, входящихъ въ компетенцію сл. дв., дѣлаются предварительныя сношенія съ этой службой, письменныя или личныя.

По вопросамъ, поставленнымъ на обсужденіе общихъ съѣздовъ и имѣющихъ связь съ работой сл. дв., запрашивается ея заключеніе.

Циркуляры по линіи, инструктирующіе линейныхъ агентовъ въ вопросахъ тарифныхъ или касательно условій перевозокъ, послѣ составленія ихъ въ коммерческой части, передаются для подписи нач. сл. дв.

Вопросъ 7.

7. Какія тарифныя измѣненія желательны для грузовъ въ мѣстныхъ сообщеніяхъ?

Мѣстные тарифы представляются, въ общемъ, удовлетворительными, такъ какъ на Моск.-Каз. ж. д. имѣется значительное количество исключительныхъ тарифовъ мѣстнаго сообщенія, дающихъ возможность конкурировать съ отвлеченіемъ грузовъ на водяное сообщеніе или на гужъ.

IV.

Журналъ засѣданій въ г. Нижнемъ-Новгородѣ съ участіемъ представителей мѣстной промышленности и торговли.

ЖУРНАЛЪ

засѣданій въ г. Нижнемъ-Новгородѣ съ участіемъ представителей мѣстной промышленности и торговли.

20 іюня 1912 г. въ г. Нижнемъ-Новгородѣ состоялось засѣданіе Подкомиссіи съ участіемъ высшихъ чиновъ администраціи Моск.-Каз. ж. д. и представителей мѣстной торговли и промышленности.

Послѣ краткой вступительной рѣчи Предсѣдателя, въ которой была выяснена цѣль объѣзда сѣти Подкомиссіями Высшей Комиссіи и намѣчены тѣ главные вопросы, которые желательно было бы выяснить въ засѣданіи, а именно: вопросъ о магистрали Москва-Сибирь, вопросъ о желательныхъ и необходимыхъ краю линій мѣстнаго значенія и, наконецъ, выясненій всѣхъ неудобствъ, которыя, можетъ быть, претерпѣваютъ мѣстные обыватели отъ возможной неудовлетворительности желѣзнодорожныхъ порядковъ,—слово было предоставлено представителямъ интересовъ судовладѣльчества. Смыслъ доложеннаго въ краткихъ словахъ сводится къ слѣдующему.

Всякая желѣзнодорожная линія, пересѣкающая раіоны тяготѣнія грузовъ къ водѣ, является угрозой для развитія судоходства, и эта угроза представляется тѣмъ болѣе серьезной у насъ, гдѣ желѣзныя дороги пользуются особымъ покровительствомъ, которое позволяетъ имъ, въ цѣляхъ конкуренціи съ водными путями, устанавливать такіе исключительно низкіе навигаціонные и спеціальные тарифы, ставки которыхъ являются въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже ниже себѣстоимости перевозки. Въ качествѣ примѣра достаточно указать на систему исключительныхъ тарифовъ Рязанско-Уральской ж. д.

Исходя изъ этой общей точки зрѣнія, нельзя не признать, что въ сущности оба направленія новой желѣзнодорожной линіи, какъ на Казань, такъ и на Нижній-Новгородъ, въ достаточной степени представляютъ опасность для волжскаго судоходства и, если бы вопросъ шелъ только о частныхъ интересахъ соискателей концессій, то, съ точки зрѣнія интересовъ судоходства, слѣдовало бы высказаться противъ обоихъ намѣченныхъ варіантовъ.

Но, имѣя въ виду, что постройка новой магистрали, независимо отъ ея направленія, должна считаться, повидимому, оконча-

тельно рѣшенною, представители судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна, съ своей стороны, могутъ лишь желать и добиваться осуществленія того проекта, который, при сравнительно одинаковомъ значеніи для интересовъ высшаго государственнаго порядка, наносилъ бы наименьшій вредъ интересамъ судоходства.

Такимъ направленіемъ должно быть признано только направленіе на Нижній-Новгородъ.

Казанскій варіантъ представляетъ большую опасность для волжскаго судоходства уже по одному тому, что, въ силу болѣе южнаго направленія, захватываетъ раіонъ, болѣе близкій къ рѣкѣ и съ наиболѣе интенсивнымъ грузовымъ движеніемъ. Такъ, по даннымъ статистическихъ сборниковъ М. П. С., сравнительная интенсивность движенія грузовъ по различнымъ раіонамъ Волги въ 1908—1909 г.г. представлялась въ слѣдующемъ видѣ:

Р А І О Н Ы:	Интенсивность движенія, въ среднемъ, за два года (въ мил. пуд.).	Процентное отношеніе
Царицынъ-устье Камы	542,4	100
Устье-Камы Н.-Новгородъ	474,3	87,4
Н.-Новгородъ-Рыбинскъ	282,6	52.0

Не менѣе серьезнымъ аргументомъ противъ Казанскаго варіанта является то обстоятельство, что Совѣтъ Министровъ, отклонивъ соображеніе 40 общественныхъ учрежденій, въ томъ числѣ и всероссійскаго купечества въ лицѣ управленія Нижегородской ярмарки, о проведеніи магистрали на Нижній-Новгородъ, въ видѣ извѣстной компенсаціи одобрилъ варіантъ дополнительной желѣзнодорожной линіи Котельничъ-Н.-Новгородъ. Если при направленіи дороги на Малмыжъ—Сарапулъ еще можно было сомнѣваться, захватитъ ли новая магистраль сибирскіе и ярмарочные (Нижегородской ярмарки) грузы, идущіе къ Нижнему-Новгороду и обратно, то при направленіи отъ Котельнича, который при этомъ обратится въ крупный узловой пунктъ пересѣченія Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ и новой магистрали, отстоящій отъ Вятки всего на разстояніи 81 версты и отъ Перми—534 верстъ, можно съ увѣренностью сказать, что этой линіей будетъ убито не только судоходство на Вяткѣ, но точно также и на Камѣ, что нанесетъ не поправимый ущербъ торгово-промышленнымъ интересамъ всего сѣверо-восточнаго края страны.

Количество грузовъ, прибывшихъ въ Нижній-Новгородъ за

послѣдніе три года съ пристаней Камы выше Перми и съ бассейна рѣки Вятки, составляло:

	въ 1907 г.	въ 1908 г.	въ 1909 г.	Въ среднемъ за 3 года.
Съ рѣки Камы выше Перми .	5671	7072	3365	5.336
Съ рѣки Вятки	419	676	449	514,6
Итого . . .	6090	7748	3814	5850,6

Большая часть этихъ грузовъ будетъ отнята у судоходства съ проведеніемъ новой сибирской линіи на Казань. Нижній-Новгородъ, этотъ крупнѣйшій торговый пунктъ не только края, но и всего Поволжья (если не считать Астрахани), несомнѣнный центръ судоходства волжскаго бассейна, оставшись въ сторонѣ отъ главнаго торговаго пути на Сибирь и имѣя лишь два желѣзнодорожныхъ тупика, будетъ обреченъ на медленное умираніе. Крупная Нижегородская ярмарка, — распредѣлительница товаровъ между огромными раіонами Сибири и Европейской Россіи,— которую необходимо бы поддерживать всѣми возможными мѣрами въ интересахъ торговли страны, постепенно будетъ падать и потеряетъ свое значеніе.

Но, помимо интересовъ судоходства и сѣверо-восточнаго края Европейской Россіи, при проведеніи желѣзной дороги на Казань, несомнѣнно, должны будутъ пострадать и общіе интересы торговли и промышленности обширнаго сибирскаго раіона, тяготѣющаго по товарообмѣну къ Москвѣ. Если взять въ качествѣ исходной точки обоихъ направленій новой линіи г. Екатеринбургъ, то разстояніе послѣдняго отъ Москвы будетъ при направленіи на Казань (Екатеринбургъ-Красноуфимскъ-Сарапулъ-Малмыжъ-Казань-Шихраны-Арзамасъ-Москва) — 1409 верстъ, тогда какъ при направленіи на Нижній (Екатеринбургъ-Красноуфимскъ-Сарапулъ-Малмыжъ-Нижній)—1332 версты, т. е. въ первомъ случаѣ больше на 77 верстъ, которыя сибирскіе грузы принуждены будутъ пробѣгать излишне по сравненію со вторымъ направленіемъ. Если исходнымъ пунктомъ линіи въ Сибири взять г. Кунгуръ, эта разница въ протяженіи двухъ направленій выразится еще въ большей цифрѣ, а именно около 200 верстъ, также въ пользу направленія на Нижній. Конечно, значеніе этого обстоятельства для интересовъ торговли и промышленности Сибири понятно само собой.

Съ критикой Казанскаго варіанта выступили и другіе представители мѣстныхъ интересовъ, въ особенности представители Нижегородскаго биржевого комитета.

Вопросъ о выборѣ направленія для желѣзнодорожной линіи, имѣющей соединить Москву кратчайшимъ путемъ съ Сибирью

и послѣ того, какъ онъ рѣшенъ уже въ Совѣтѣ Министровъ въ пользу Казанскаго направленія, не перестаетъ глубоко волновать заинтересованные торгово-промышленные круги. Нижегородскій биржевой комитетъ въ своемъ сообщеніи на имя Предсѣдателя Совѣта Министровъ отъ 6-го октября 1911 года счелъ необходимымъ присоединить и свой голосъ къ голосу представителей 40 общественныхъ учрежденій — биржевыхъ комитетовъ, земствъ и городовъ, высказавшихся за направленіе желѣзнодорожнаго пути отъ Москвы въ Сибирь черезъ Нижній-Новгородъ.

Казалось бы, достаточно одного только этого единодушія въ заявленіи представителей громаднаго раіона Россіи, близко стоящихъ къ самымъ жизненнымъ интересамъ края, чтобы быть увѣреннымъ въ томъ, что интересы этого края не могутъ быть безъ исключительныхъ вѣскихъ причинъ нарушены. Однако и до сихъ поръ остаются неизвѣстными мотивы, которые повели къ отклоненію этихъ ходатайствъ. Даже въ печати, въ порядкѣ хотя бы частнаго оповѣщенія, не приведено ни одного основанія, по которому признано возможнымъ игнорировать интересы громаднаго края, какъ ихъ понимали общественныя учрежденія.

Въ разрѣзъ съ общимъ стремленіемъ имѣть дорогу отъ Нижняго-Новгорода находятся заявленія такихъ учрежденій, какъ Съѣздъ Уральскихъ Горнопромышленниковъ и Екатеринбургскаго биржевого комитета.

Если имѣть въ виду интересы уральской промышленности, которая безусловно нуждается въ магистрали, соединяющей ее съ рынками центральной Россіи, то необходимо отмѣтить, что этимъ интересамъ, несомнѣнно, отвѣчаетъ соединеніе именно съ Н.-Новгородомъ. Послѣдній, какъ крупный перевалочный пунктъ, связанный двумя путями, желѣзнодорожнымъ и воднымъ, съ Москвой и центральнымъ промышленнымъ раіономъ, исторически былъ связанъ съ Ураломъ; Камскій „желѣзный“ караванъ занималъ почетное мѣсто на Нижегородскомъ рейдѣ и, если теперь связь между Нижнимъ и Ураломъ нѣсколько ослабѣла, то давно пора вновь укрѣпить ее и посредствомъ удобнаго соединенія дать возможность уральскому желѣзу и чугуну конкурировать на рынкахъ Центральной Россіи съ продуктами горнозаводскаго Юга; отъ этого въ выигрышѣ оказался бы не только Уралъ, вліяніе этой конкурренціи сказалось бы и на пониженіи цѣнъ на внутреннемъ рынкѣ. Кромѣ того, при осуществленіи магистрали отъ Нижняго-Новгорода уральская горнопромышленность имѣла бы два выхода на Москву, интересы же Сѣвернаго Урала могли бы быть лучше обслужены дорогами мѣстнаго значенія.

Что касается до Екатеринбургскаго биржевого комитета, то, какъ извѣстно, въ вопросѣ объ исходномъ пунктѣ новой до-

роги онъ стоялъ за Нижній-Новгородъ и представители этого комитета были въ Петербургѣ въ составѣ нижегородской депутаціи, ходатайствовавшей за направленіе Нижній—Малмыжъ—Сарапулъ—Екатеринбургъ. Появившіяся въ печати свѣдѣнія о томъ, что, при утвержденіи Нижегородскаго направленія, необходимо будетъ дать ему выходъ не на Екатеринбургъ, а на Билимбай, побудили Екатеринбургскій биржевой комитетъ сначала ходатайствовать о томъ, чтобы выходъ на Билимбай не могъ имѣть мѣста, а затѣмъ, опасаясь все же возможности такого выхода, высказаться и за Казанское направленіе. Такимъ образомъ исходный пунктъ въ Н.-Новгородѣ самъ по себѣ представляется для Екатеринбургскаго биржевого комитета наиболѣе выгоднымъ и только случайныя причины побудили его отъ этого отказаться.

По затронутому вопросу собранъ большой матеріалъ какъ органами правительства, такъ и частными лицами и общественными учрежденіями.

Изъ разсмотрѣнія его для Нижегородскаго биржевого комитета съ полной очевидностью выяснилось громадное экономическое преимущество направленія линіи черезъ Н.-Новгородъ. Изъ сравнительныхъ матеріаловъ по торгово-промышленному обороту Н.-Новгорода и Казани видно, что въ то время какъ къ Н.-Новгороду тяготѣетъ акціонерный капиталъ въ суммѣ свыше 49 милліоновъ рублей, для Казани этотъ капиталъ всего около 12 милліоновъ рублей, т. е. въ четыре раза менѣе.

Для оцѣнки торгово-промышленныхъ оборотовъ Нижняго-Новгорода приводится цифра учета векселей государственнымъ банкомъ. За 1911 г. Нижегородскимъ отдѣленіемъ государственнаго банка учтено векселей на 24.843.696 руб. 41 коп., при чемъ изъ общей суммы къ временнымъ ярмарочнымъ кредитамъ относится 8.878.955 р., и остальные 15.964.741 р. 41 коп. относятся къ мѣстнымъ кредитамъ.

По размѣрамъ своихъ учетныхъ операцій Нижегородское отдѣленіе государственнаго банка приближается уже къ такой крупной конторѣ, какъ Кіевская, которою въ 1909 году было учтено векселей на сумму также около 24.000.000 рублей.

Въ Казанскомъ же отдѣленіи государственнаго банка за 1908 годъ было учтено векселей на сумму 4.330.000 руб. и въ 1909 г.—на сумму 4.850.000 р.

По даннымъ изданія М. Т. и Пром. „Торговля и промышленность Европейской Россіи“, оборотъ торговыхъ и промышленныхъ операцій въ 1900 г. достигалъ слѣдующихъ цифръ:

	Торговыя заведенія.	Промышленныя заведенія.
	въ тысячахъ рублей.	
Казань	59.514	18.167
Нижній-Новгородъ съ Сормовомъ и Молитовкой	67.691	33 251

По даннымъ промышленной переписи фабрично-заводскихъ предпріятій за 1908 г., произведенной М. Т. и Пром., состояніе обрабатывающей промышленности въ Казанской и Нижегородской губерніяхъ характеризуется слѣдующими цифрами:

	Число заведеній.	Число рабочихъ.	Сумма производства (тыс. руб.)	Производительность на 1000 жителей въ руб.	Рабочихъ занятыхъ въ производствахъ на 1000 жит.
Казанская губ.	163	18.611	33.563,3	12,9	0,7
Нижегородская губ. . . .	260	36 764	68.655,9	35,0	1,9

Далѣе приводится справка о размѣрѣ сбора съ денежныхъ капиталовъ и промысловаго налога, уплаченныхъ предпріятіями Казанской и Нижегородской губерній въ 1908 и 1909 г.г.

	Уплачено въ 1908 году.		Уплачено въ 1909 году.	
	Сбора съ денежн. капит.	Промысловаго налога.	Сбора съ денежн. капит.	Промысловаго налога.
	въ рубляхъ.			
Казанская губ.	13.754	675.333	14.071	745.771
Нижегородская	18.555	1.035.181	20.146	1.052.517

Такимъ образомъ, Нижегородская губернія уплачиваетъ промысловыхъ сборовъ значительно больше, чѣмъ Казанская, несмотря на то, что и по своей территоріи, и по количеству населенія она значительно меньше послѣдней.

Грузооборотъ Нижняго-Новгорода въ 3—4 раза превышаетъ грузооборотъ Казани, какъ это видно изъ нижеслѣдующей таблицы, данныя которой взяты изъ статистическихъ сборниковъ М. П. С.

	1907 г.			1908 г.			1909 г.		
	Приб.	Отпр.	Всего.	Приб.	Отпр.	Всего.	Приб.	Отпр.	Всего.
	МИЛЛІОНЫ ПУДОВЪ.								
Нижній-Новгородъ									
По Моск.-Ниж. ж. д.	13,3	39,6	52,9	11,9	36,7	48,6	11,3	38,1	49,4
„ Моск.-Каз. „ „	4,1	4,7	8,8	5,3	3,3	8,6	4,5	3,6	8,1
„ рѣкѣ Волгѣ	109,3	25,7	135,0	89,9	23,3	113,2	124,2	28,7	152,9
„ рѣкѣ Окѣ	6,8	17,8	24,6	6,6	18,6	25,2	8,2	19,6	27,8
Всего .	133,5	87,8	221,3	113,7	81,9	195,6	148,2	90,0	238,2
Казань.									
По Моск. Каз. ж.д.	5,7	2,6	8,3	5,1	2,6	7,7	3,8	3,0	6,8
„ Волгѣ	42,6	13,3	55,9	47,7	14,2	61,9	46,4	14,6	61,0
Всего .	48,3	15,9	64,2	52,8	16,8	69,6	50,2	17,6	67,8

Такъ какъ представители г. Казани и Казанской губерніи, въ подтвержденіе своихъ домогательствъ, усиленно настаиваютъ на тѣсной связи Казани съ Камско-Вятскимъ краемъ по товарообмѣну, которая, будто бы, будетъ искусственно нарушена съ проведеніемъ дороги съ Урала на Нижній-Новгородъ, то мы приведемъ здѣсь данныя, показывающія, какая часть грузооборота Казани по прибытію грузовъ водою падаетъ на продукты Камско-Вятскаго края.

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
	милліоны пудовъ.		
Всего прибыло въ Казань водою .	42,6	47,7	46,4
Въ томъ числѣ сверху	21,6	31,1	28,0
Съ Камы съ ея притоками . . .	4,0	2,9	3.1

Такимъ образомъ, большая часть прибывающихъ въ Казань грузовъ падаетъ на грузы, прибывающіе *сверху;* на грузы же, прибывающіе изъ бассейна Камы, падаетъ менѣе 10% общаго прибытія.

Въ то же время въ Нижній-Новгородъ изъ бассейна рѣки Камы прибываетъ грузовъ водою:

1907 г.	1908 г.	1909 г.
12,3 м. п.	14,4 м. п.	12,2 м. п.

Такимъ образомъ, товарообмѣнъ Казани съ Камско-Вятскимъ бассейномъ по прибытію грузовъ воднымъ путемъ составляетъ всего лишь отъ 20 до 30% такого же товарообмѣна г. Нижняго-Новгорода.

Грузооборотъ же Казани по отправленію грузовъ воднымъ путемъ и по прибытію и отправленію желѣзнодорожныхъ грузовъ настолько незначителенъ, что не можетъ дать основаній для утвержденія о значительной роли Казани въ товарообмѣнѣ съ востокомъ, тогда какъ первенствующая роль въ этомъ отношеніи Нижняго-Новгорода подтверждается приведенными выше цифрами.

Для сравнительной оцѣнки торгово-промышленнаго значенія Нижняго-Новгорода и Казани нелишне будетъ еще привести здѣсь цифры оборота Нижегородской и Казанской биржъ.

Обороты Нижегородской и Казанской биржъ (сумма зарегистрированныхъ у биржевыхъ маклеровъ сдѣлокъ) выражались слѣдующими цифрами (въ тысячахъ рублей):

Г о д ы.	Нижегородская биржа.	Казанская биржа.
1907 г.	17.668,5	—
1908 „	24.689,4	—
1909 „	17.399,9	1.650,4
1910 „	21.114,2	819,4

Такимъ образомъ, обороты Казанской биржи составляютъ только отъ 4 до 10% оборотовъ биржи Нижегородской.

Даже только эти немногія стороны сравненія служатъ очень яркимъ показателемъ значенія двухъ конкурирующихъ центровъ въ вопросѣ о проведеніи дороги. Преобладающее, первенствующее значеніе Нижняго-Новгорода среди городовъ По-

волжья, его выгодное географическое расположеніе для магистральнаго пути на Сибирь отмѣчено двукратно ВЫСОЧАЙШИМИ повелѣніями о проведеніи пути именно въ этомъ направленіи. Биржевой Комитетъ не считаетъ возможнымъ здѣсь подробно останавливаться на тѣхъ интересахъ, которые побудили въ свое время искать направленія для магистрали въ обходъ кратчайшему черезъ Нижній-Новгородъ, необходимо только сказать, что главнѣйшимъ изъ нихъ, интересамъ судоходства, въ сложившихся теперь условіяхъ, Нижегородское направленіе является наиболѣе благопріятнымъ.

Совѣтъ Министровъ, отклонивъ ходатайство общественныхъ организацій и въ томъ числѣ всероссійскаго купечества въ лицѣ управленія Нижегородской ярмарки о проведеніи магистрали на Нижній-Новгородъ, въ видѣ нѣкоторой компенсаціи одобрилъ варіантъ дополнительной желѣзнодорожной линіи Котельничъ-Н.-Новгородъ. Если при направленіи дороги Малмыжъ-Сарапулъ еще можно было сомнѣваться, захватитъ ли новая магистраль сибирскіе и нижегородскіе ярмарочные грузы, то при направленіи отъ Котельнича можно съ увѣренностью сказать, что этой дополнительной линіей будетъ убито не только судоходство на Камѣ, но точно также и на Вяткѣ. Такимъ образомъ, при осуществленіи въ цѣломъ проекта Казанской дороги, кромѣ менѣе выгоднаго для судоходства направленія магистрали, создается одновременно и гибельная дополнительная линія на Котельничъ.

Нижегородскій биржевой комитетъ полагаетъ, что желѣзнодорожное строительство—могучій экономическій факторъ, который обладаетъ не только созидательной, но и громадной разрушительной силой и потому въ пользованіи ихъ приходится быть особенно осторожнымъ. До настоящаго времени, при отсутствіи хорошаго соединенія Москвы съ Сибирью желѣзнодорожнымъ путемъ, Нижній-Новгородъ игралъ громадную роль какъ перевалочный путь товаровъ, идущихъ въ направленіи Москва-Сибирь и обратно и, хотя Московско-Нижегородская ж. д. кончалась тупикомъ, водный путь на востокъ служилъ его естественнымъ продолженіемъ. Громадные грузы, шедшіе изъ Москвы на Нижегородскую ярмарку, двигались такимъ образомъ въ самомъ выгодномъ для нихъ, для дальнѣйшаго слѣдованія, направленіи.

Съ проведеніемъ же жел. дороги Москва-Казань-Екатеринбургъ, значеніе Нижегородской ярмарки должно быстро утратиться, между тѣмъ этотъ торгъ, существующій столѣтія, отвѣчаетъ потребностямъ товарообмѣна и глубочайшимъ бытовымъ навыкамъ потребителей и производителей. Вмѣстѣ со всѣмъ измѣненіемъ строя, развитіемъ капиталистическаго хозяйства,

эволюціонируетъ также и ярмарка, не только не противорѣча измѣняющемуся характеру товарообмѣна, а, наоборотъ, приспособляясь во всемъ къ новымъ формамъ жизни. Примѣръ подобной эволюціи мы видимъ на Лейпцигской ярмаркѣ въ странѣ экономически наиболѣе передовой.

Желѣзная дорога въ обходъ Н.-Новгорода черезъ Казань, несомнѣнно, насильственно прекратитъ ростъ и эволюцію Нижегородской ярмарки и убьетъ ее въ самомъ корнѣ. Мелкія экономическія соображенія, нѣсколько большая дешевизна версты пути въ Казанскомъ направленіи не можетъ вознаградить за весь тотъ вредъ, который будетъ причиненъ вѣками налаживавшейся торгово-промышленной дѣятельности.

При создавшихся условіяхъ Нижегородскій биржевой комитетъ останавливается на мысли о томъ, какимъ образомъ, сохраняя уже принятое направленіе магистрали отъ Казани на Екатеринбургъ, умѣритъ зло, порождаемое имъ для Нижегородскаго раіона. Такимъ рѣшеніемъ, могущимъ удовлетворить интересамъ Н.-Новгорода, не нарушая интересовъ Казани, было бы проведеніе вмѣсто линіи Нижній-Котельничъ магистрали отъ Н.-Новгорода до одной изъ станцій линіи Казань-Екатеринбургъ, между Сарапуломъ и рѣкой Вяткой. Протяженіе этой намѣчаемой нами линіи немногимъ длиннѣе линіи Нижній-Котельничъ, такъ что постройка ея будетъ стоить не многимъ дороже, а между тѣмъ такимъ путемъ можно будетъ избѣжать серьезной ошибки и нарушенія многихъ существенныхъ интересовъ. Какъ намъ кажется, соединеніе Нижняго-Новгорода прямымъ желѣзнодорожнымъ путемъ съ Московско-Сибирской магистралью—вопросъ болѣе или менѣе недалекаго будущаго, но лучше это сдѣлать теперь безъ потрясенія всего сложившагося товарообмѣна. При этомъ будутъ соблюдены интересы не только Нижняго-Новгорода, но и главнѣйшихъ промышленныхъ раіоновъ, расположенныхъ по Московско-Нижегородской ж. д., сосредоточенныхъ во Владимірской и Московской губерніяхъ и въ раіонѣ Иваново-Вознесенска. Проведеніемъ дополнительно магистрали отъ Нижняго до одной изъ станцій восточнѣе Казани интересы самой Казани нисколько не будутъ нарушены, такъ какъ она сохранитъ свое положеніе на магистрали, и оба раіона получатъ возможность своего дальнѣйшаго здороваго и правильнаго развитія. Имѣя это въ виду, Нижегородскій биржевой комитетъ обращается съ покорнѣйшей просьбой при обсужденіи вопроса о Сибирской магистрали принять во вниманіе возможность ея осуществленія безъ ущерба для интересовъ Нижегородской ярмарки, торгово-промышленныхъ раіоновъ, расположенныхъ близъ Нижняго-Новгорода и по Московско-Нижегородской ж. д.

Говоря объ основномъ, о томъ, что постройка Сибирской ма-

гистрали въ обходъ Нижняго-Новгорода будетъ имѣть разрушительное значеніе для всей торгово-промышленной жизни этого города и всего промышленнаго раіона, Нижегородскій биржевой комитетъ и на этотъ разъ не считаетъ нужнымъ высказываться въ пользу какихъ-либо опредѣленныхъ предпринимателей, лишь бы интересы Нижняго-Новгорода не были нарушены.

Одновременно съ вопросомъ о Московско-Сибирской магистрали Предсѣдателемъ былъ поставленъ на обсужденіе общій вопросъ о степени достаточности желѣзнодорожныхъ путей въ краѣ.

Въ результатѣ преній Подкомиссія пришла къ убѣжденію о необходимости сооруженія, помимо магистрали, еще цѣлаго ряда линій меньшаго значенія, перечень которыхъ приведенъ въ докладѣ № 22 Подкомиссія по обслѣдованію Моск.-Каз. ж. д. въ параграфѣ о развитіи сѣти.

Въ заключеніе мѣстными представителями было заявлено неудовольствіе плохимъ оборудованіемъ поѣздовъ Моск.-Каз. ж. д. и отмѣчена крайне недостаточная скорость движенія.

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

Членъ Подкомиссіи *П. П. Мигулинъ.*

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Н. Богдановъ.* *Сер. Вощевъ.*

V.

Журналъ засѣданій въ г. Казани съ участіемъ представителей мѣстной торговли и промышленности.

ЖУРНАЛЪ

засѣданій въ г. Казани съ участіемъ представителей мѣстной торговли и промышленности.

19 іюня 1912 г. въ г. Казани состоялось засѣданіе Подкомиссіи при участіи высшихъ чиновъ администраціи Моск.-Каз. ж. д., представителей города, судовладѣльцевъ, мѣстныхъ крупныхъ купцовъ и промышленниковъ и иныхъ представителей мѣстныхъ интересовъ.

Предсѣдательствовавшій О. Р. фонъ-Экеспарре открылъ засѣданіе рѣчью, въ которой подробно выяснилъ ту роль, которую играетъ желѣзная дорога въ удовлетвореніи мѣстныхъ нуждъ и въ общемъ развитіи края, съ одной стороны, и то значеніе, которое имѣютъ для желѣзной дороги мѣстная жизнь, мѣстная производительность, ея характеръ, размѣры и разнообразіе,—съ другой стороны. Мѣстная производительность и желѣзная дорога суть двѣ различныя части одного и того же цѣлаго—благосостоянія края, а слѣдовательно, и государства; онѣ должны помогать одна другой, питать одна другую и способствовать взаимному развитію и улучшенію.

Отсюда понятно, что, изслѣдуя сколько-нибудь объективно и всесторонне хозяйство желѣзной дороги, нельзя не прислушаться къ голосу тѣхъ, интересы которыхъ желѣзная дорога обслуживаетъ—мѣстныхъ купцовъ и промышленниковъ и просто мѣстныхъ обывателей: имъ чаще другихъ приходится сталкиваться съ порядками мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ линій, и они, больше, чѣмъ кто-нибуь иной, знаютъ, что въ этихъ порядкахъ хорошо, и что нѣтъ. Настоящее засѣданіе представляетъ удобный случай отмѣтить такіе непорядки или неудобства, всесторонне ихъ обсудить, и, можетъ быть, намѣтить болѣе удачныя рѣшенія.

Далѣе, Предсѣдатель указываетъ, что, помимо отмѣченной цѣли, настоящее засѣданіе можетъ съ достаточной полнотой освѣтить вопросъ объ аваріяхъ судовъ у сооружаемаго Романовскаго моста, имѣвшихъ мѣсто весною текущаго (1912) года.

Смыслъ послѣдовавшихъ, затѣмъ, очень длительныхъ преній въ короткихъ словахъ сводится къ слѣдующему.

Въ отношеніи обслуживанія желѣзнодорожными удобствами города Казани дѣло стоитъ не на высотѣ, оставляя желать мно-

гаго; всѣми, однако, признается, что при существующихъ обстоятельствахъ со всѣми неудобствами приходится мириться, ибо почти всѣ они имѣютъ своимъ началомъ отсутствіе непрерывнаго желѣзнодорожнаго пути черезъ Волгу, осуществляемаго сооружаемымъ Романовскимъ мостомъ, и тѣми обстоятельствами, что Казань находится на концѣ тупика, а не на прямомъ сквозномъ пути.

Далѣе, естественно возникъ вопросъ о проведеніи новой магистрали черезъ Казань на Екатеринбургъ.

По общему мнѣнію присутствовавшихъ на засѣданіи необходимость соединенія Москвы съ Сибирью прямой желѣзнодорожной магистралью въ настоящее время можетъ считаться доказанной. Сомнѣніе вызываетъ только вопросъ о томъ, какому направленію отдать предпочтеніе: черезъ Казань (проектъ общества Моск.-Каз. ж. д.) или черезъ Нижній-Новгородъ, (проектъ московскихъ капиталистовъ).

По этому вопросу мѣстными представителями были приведены слѣдующія данныя.

Линія Казань-Екатеринбургъ (вмѣстѣ съ вѣткой на Малмыжъ) прорѣжетъ губернію на протяженіи 220 верстъ, проходя по наиболѣе населенной ея части. Достаточно сказать, что плотность населенія въ раіонѣ вліянія дороги болѣе чѣмъ въ два раза превышаетъ среднюю плотность населенія Европейской Россіи. Развитое здѣсь земледѣліе и разнообразные кустарные промыслы обѣщаютъ будущей дорогѣ значительное количество грузовъ.

Первенствующее положеніе въ раіонѣ занимаетъ г. Казань— одинъ изъ важнѣйшихъ культурно-административныхъ центровъ Поволжья. Въ немъ сосредоточены управленія нѣсколькихъ административныхъ округовъ, а также находится много правительственныхъ и общественныхъ учрежденій, дѣятельность которыхъ по своему значенію выходитъ далеко за предѣлы мѣстныхъ нуждъ. Кромѣ университета, представляющаго колыбель русскаго просвѣщенія на Востокѣ, въ Казани существуетъ еще нѣсколько высшихъ учебныхъ заведеній и большое количество среднихъ, обслуживающихъ нужды весьма обширнаго раіона.

Не меньшее значеніе имѣетъ Казань и въ торгово-промышленномъ отношеніи. Благодаря счастливому географическому положенію, (недалеко отъ сліянія Волги и Камы), Казань пріобрѣла значеніе крупнаго производительнаго и распредѣлительнаго центра товаровъ для всего Волжско-Камскаго края, Пріуралья и даже для далекой Сибири. По даннымъ М. П. С., грузооборотъ волжскихъ пристаней Казани составляетъ 62 милл. пуд.; грузооборотъ ст. „Казань“ Моск.-Каз. ж. д. (далеко не въ полной мѣрѣ обслуживающей нужды мѣстнаго населенія), дости-

гаетъ 10 милл. пудовъ; наконецъ, движеніе по грунтовымъ дорогамъ, связаннымъ съ Казанью, составляетъ, по даннымъ губернскаго земства, не менѣе 50 милл. пуд. Такимъ образомъ, общій грузооборотъ Казани простирается до 120 милл. пудовъ.

При этомъ торговое значеніе Казани непрерывно возрастаетъ: за послѣднія 20 лѣтъ волжскій грузооборотъ Казани увеличился болѣе чѣмъ втрое, тогда какъ грузооборотъ, напримѣръ, Нижняго-Новгорода возросъ за то же время лишь въ два раза.

Указанный фактъ нельзя не признать весьма знаменательнымъ, если обратить вниманіе на то, что весь Казанскій край почти лишенъ желѣзныхъ дорогъ—этихъ нитей современной культуры *). Это было ясно сознаваемо еще въ 1875 г., когда послѣдовало Высочайшее повелѣніе Императора Александра II о постройкѣ Великаго Сибирскаго пути черезъ Казань; но повелѣніе это не было исполнено. Хотя съ теченіемъ времени Казань получила желѣзную дорогу на Москву, но отсутствіе моста черезъ Волгу и въ особенности кружный путь, который представляетъ эта линія, лишили ее почти всякаго значенія для Казанскаго края. Къ услугамъ населенія остались только водные пути (правда, дешевые, но фактически не существующіе полгода), а также грунтовыя дороги, которыми населеніе до сихъ поръ продолжаетъ широко пользоваться.

*) Для иллюстраціи этого положенія были приведены нижеслѣдующія сравнительныя данныя о протяженіи желѣзнодорожныхъ путей въ нѣкоторыхъ приволожскихъ губерніяхъ (свѣдѣнія о пространствѣ губерній и о количествѣ населенія взяты изъ печатныхъ изданій Центральнаго Статистическаго Комитета).

Названіе губерній.	Число желѣзнодорожныхъ линій.	Протяженіе желѣзнодорожныхъ линій—готовыхъ и строящихся (въ верстахъ).	Пространство въ квадратныхъ верстахъ (безъ значительныхъ внутреннихъ водъ).	Число жителей обоего пола въ 1910 году.	Приходится желѣзныхъ дорогъ на 1000 квад. верстъ	Приходится желѣзныхъ дорогъ на 100.000 жителей.
					верстъ.	
Самарская	10	1500	132.724,5	3.544.500	11,3	42,9
Симбирская	5	650	43.491,0	1.931.700	14,9	34,2
Вятская	3	630	135.019,7	3.747.000	4,7	17,0
Нижегородская . .	3	450	45.036,7	1.999.300	10,0	22,5
Казанская	1	150	55.954,8	2.711.000	2,7	5,6

Такое положеніе вещей не могло не породить уродливыхъ явленій въ области мѣстной промышленности. Напримѣръ, заводъ бр. Крестовниковыхъ, второй по величинѣ въ Россіи по выработкѣ свѣчъ и мыла, получаетъ значительное количество сала изъ Австраліи и Аргентины, и это въ то время, когда громадные запасы сырья, нашего Туркестана и Сибири остаются не использованными, вслѣдствіе бездорожья. Очевидно, что тотъ край и его экономическій центръ, которые, несмотря на столь неблагопріятныя условія, продолжаютъ неуклонно развиваться, обладаютъ достаточной жизнеспособностью. Прямая магистраль на Сибирь будетъ содѣйствовать ихъ дальнѣйшему экономическому росту.

Совсѣмъ другія послѣдствія для Казани будетъ имѣть постройка линіи Нижній-Екатеринбургъ. Направляя грузы на Нижній и оставляя Казань на вѣткѣ, эта линія нанесетъ Казани не поправимый ударъ. Мѣстный биржевой комитетъ, организовавшій для выясненія этого вопроса до 30 спеціальныхъ комиссій, полагаетъ, что, при осуществленіи этого послѣдняго проекта, обороты различныхъ торгово-промышленныхъ предпріятій Казани сократятся на 25%, на 35% и даже на 50%, и это только въ первые годы проведенія новой линіи. Несомнѣнно, что лѣтъ черезъ 10 на долю Казани останутся только жалкія крохи ея современныхъ торгово-промышленныхъ оборотовъ и вѣками создававшійся центръ неизбѣжно придетъ къ упадку. Подобныя жертвы не могутъ быть оправданы съ государственной точки зрѣнія.

Вѣтка „магистральнаго типа“ отъ Малмыжа, которую обѣщаютъ построить московскіе предприниматели, почти ничего не дастъ Казани. По этому проекту Сибирская магистраль образуетъ въ Малмыжѣ развилку съ концами весьма различнаго протяженія: Малмыжъ-Нижній 457 верстъ и Малмыжъ-Казань 131 верста; въ томъ и другомъ пунктѣ, грузы будутъ передаваться съ Екатеринбургской линіи на чужія дороги. Но хозяевамъ дороги, очевидно, будетъ выгоднѣе направлять грузы на Нижній, такъ какъ при этомъ они выигрываютъ болѣе 320 верстъ лишняго пробѣга. Поэтому, при осуществленіи проекта московскихъ капиталистовъ, въ дѣйствительности получится только одна магистраль — на Нижній, а Казанской вѣткѣ достанется болѣе чѣмъ скромная роль—дороги мѣстнаго значенія. Понятно, что при такомъ положеніи дѣла и Казань и заинтересованныя мѣстности Нижегородской и Симбирской губерній имѣютъ основаніе опасаться, ,что начатое спрямленіе кружнаго пути отъ Москвы до Казани остановится на Арзамасѣ и участокъ Арзамасъ-Шихраны, въ доходности котораго при такихъ условіяхъ можно сомнѣваться, не будетъ выстроенъ.

Таковы будутъ послѣдствія для Казани въ случаѣ принятія проекта московскихъ предпринимателей. Но этотъ проектъ, по

мнѣнію казанскихъ представителей, не выдерживаетъ критики не только съ мѣстной, но и съ общегосударственной точки зрѣнія. Нижегородское направленіе, при которомъ разстояніе между Москвой и Екатеринбургомъ удлиняется на 20 верстъ противъ Казанскаго направленія, требуетъ постройки 400 верстъ лишняго пути *). Это удлиненіе пути вызывается постройкой участка Нижній-Малмыжъ, который проходитъ по мѣстности, весьма слабо населенной и не обѣщающей въ будущемъ, въ силу бѣдности природныхъ условій, привлечь къ себѣ переселенческую волну. Кромѣ того, этотъ участокъ пролегаетъ параллельно Волгѣ, что вызываетъ справедливыя опасенія судовладѣльцевъ, которые предвидятъ конкуренцію желѣзной дороги съ Волгой на самомъ важномъ ея плессѣ, Нижній-Казань. Съ другой стороны, при высокой поверстной стоимости, исчисленной московскими предпринимателями, постройка этой линіи обойдется почти вдвое дороже по сравненію съ линіей, проектируемой Моск.-Каз. обществомъ. (145 милл. руб. и 76 милл. руб.) **). При этомъ московскіе предприниматели значительно преувеличили цифры ожидаемаго грузооборота своей линіи. Не считая возможнымъ входить здѣсь въ подробное разсмотрѣніе составленной ими записки, нельзя не указать, что въ ней принятъ къ учету 61 милл. пудовъ лѣсныхъ грузовъ, кромѣ 8 милл. пудовъ лѣса, предназначаемаго спеціально для нуждъ уральскихъ горныхъ заводовъ; между тѣмъ, общій грузооборотъ дороги исчисленъ въ 105 милл. пудвъ. Такимъ образомъ, ожидаемое количество лѣсныхъ грузовъ составляетъ почти $^2/_3$ всѣхъ перевозокъ, что представляется, несомнѣнно, сильно преувеличеннымъ, такъ какъ проектируемая линія на большей части своего протяженія встрѣчаетъ конкуренцію большихъ водныхъ путей: Волги, Камы, Вятки, Бѣлой и Уфы, съ сѣтью многочисленныхъ притоковъ ***). Если же приведенныя выше цифры грузооборота замѣнить болѣе близкими къ дѣйствительности, то станетъ очевиднымъ, что сооруженіе новой Сибирской магистрали по Нижегородскому направленію потребуетъ весьма значительныхъ жертвъ со стороны государства въ видѣ приплаты по гарантіи. Нельзя не обратить вниманія и на то,

---

*) При Нижегородскомъ направленіи—1432 версты, при Казанскомъ 1032 версты.

**) Нельзя не отмѣтить того, весьма важнаго въ техническомъ отношеніи обстоятельства, что Казанское направленіе проектировано вездѣ съ шеститысячными уклонами, между тѣмъ какъ въ Нижегородскомъ направленіи допущены уклоны въ восемь тысячныхъ.

***) Инженеръ В. Саханскій, начальникъ казенныхъ изысканій линіи Казань-Екатеринбургъ, близкой по направленію къ проектируемой московскими капиталистами и имѣющей протяженіе (съ вѣтвью) около 900 верстъ опредѣлилъ ожидаемое поступленіе лѣсныхъ грузовъ на эту линію всего въ 16 мил. пудовъ.

что на участкѣ Малмыжъ-Нижній эта линія значительно приближается къ казенной Сѣверной дорогѣ и идетъ параллельно ей; въ будущемъ, при несомнѣнномъ развитіи питательныхъ вѣтокъ около магистрали, это обстоятельство вызоветъ отвлеченіе грузовъ отъ казенной дороги.

Дорога Казань-Екатеринбургъ, въ противоположность дорогѣ Нижній-Екатеринбургъ, не нарушаетъ интересовъ другихъ мѣстностей. При осуществленіи предположеніи Моск.-Каз. общества интересы г. Нижняго-Новгорода нисколько не пострадаютъ, такъ какъ это общество одновременно съ первымъ проектомъ представило второй—соединеніе Нижняго съ Котельничемъ. Эта послѣдняя линія предоставляетъ Нижнему удобный выходъ въ Сибирь. Такимъ образомъ, проекты общества Моск.-Каз. ж. д. обезпечиваютъ Москвѣ сообщеніе съ Сибирью посредствомъ двухъ отдѣльныхъ дорогъ, (строительная стоимость которыхъ на 34 милл. рублей меньше строительной стоимости одной Нижегородско-Екатеринбургской дороги). Такая комбинація, представляясь болѣе выгодной съ общей точки зрѣнія, имѣетъ особенное значеніе для уральскихъ горныхъ заводовъ, такъ какъ, благодаря ей, и для Средняго и для Сѣвернаго Урала открывается свободный выходъ въ Центральную Россію. Нельзя упускать изъ виду и того, что линія Нижній-Котельничъ значительно оживитъ дѣятельность казенной Сѣверной дороги, приближая Пермь и Сѣверный Уралъ къ мѣстностямъ, расположеннымъ южнѣе Нижняго, болѣе чѣмъ на 600 верстъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, промежуточные торгово-промышленные центры — Казань и Нижній—получатъ возможность дальнѣйшаго спокойнаго развитія безъ конкуренціи другъ съ другомъ.

При обсужденіи настоящаго вопроса, нельзя упускать изъ виду того важнаго обстоятельства, что недавно у Казани начата постройка моста черезъ Волгу, сооружаемаго не безъ участія государства. Необходимо обезпечить этому мосту работу, соотвѣтствующую его 9-ти-милліонной стоимости. Для всякаго очевидно, что онъ не найдетъ достаточнаго оправданія, если будетъ служить только для соединенія вѣтокъ. Кромѣ того, съ момента открытія движенія по линіи Казань-Екатеринбургъ, государственное казначейство въ силу устава общества Моск.-Каз. ж. д. (по дополненію отъ 25 мая 1903 г.) облегчитъ свое расходное бремя на сумму до 460 тыс. рублей, составляющихъ проценты на затраченный капиталъ по сооруженію этого моста.

Наконецъ, нельзя не принять въ расчетъ соображеній стратегическаго характера. Казалось бы, не подлежитъ сомнѣнію, что, въ случаѣ осложненій на Дальнемъ Востокѣ, мобилизуемому Казанскому военному округу, а также всѣмъ округамъ, расположеннымъ на западъ отъ Казани, гораздо выгоднѣе имѣть два пути

на Сибирь, чѣмъ одинъ. Проектъ московскихъ капиталистовъ даетъ, начиная отъ Малмыжа, именно только одинъ путь, на которомъ неизбѣжно должны столкнуться войсковыя части и воинскіе грузы какъ Центральной Россіи, такъ и Казанскаго военнаго округа, что представляется тѣмъ болѣе нежелательнымъ, что въ г. Казани сосредоточены обширные войсковые запасы.

Предложеніе Предсѣдателя остановиться подробнѣе на сравненіи обоихъ варіантовъ соединенія Москвы съ Сибирью, вызываетъ жестокую критику Нижегородскаго варіанта.

Подробно разбирая экономическую записку, представленную представителями Нижегородскаго варіанта, представители казанскихъ интересовъ останавливаются на четвертомъ пунктѣ общихъ выводовъ, который гласитъ слѣдующее:

„Распредѣлительнымъ пунктомъ промышленности Центральной Россіи, а также и другихъ раіоновъ, служитъ Нижній-Новгородъ и его ярмарка. Въ этотъ городъ ежегодно стекается отовсюду масса товаровъ, отправляемыхъ во всевозможныя мѣстности Россіи, здѣсь узелъ судоходства Волжскаго бассейна и здѣсь же образовался обширный промышленный центръ съ разнообразными обширными производствами, въ числѣ которыхъ смыкающійся съ Нижнимъ Сормовскій заводъ представляетъ громадный населенный пунктъ, насчитывающій до 60.000 жителей и выпускающій ежегодно произведеній на 12—18 милліоновъ рублей“.

Какъ видно изъ приведенной справки, значеніе Нижняго-Новгорода всецѣло опредѣляется значеніемъ Нижегородской ярмарки и Сормовскаго завода. Если отнять отъ Нижняго и то и другое, то самъ по себѣ этотъ городъ не представляетъ сколько-нибудь замѣтной величины, съ которой пришлось бы серьезно считаться при разрѣшеніи возникшаго спора. Поэтому и въ соотвѣтствующей части записки защитниковъ проекта Головина все вниманіе обращено на Нижегородскую ярмарку. Въ угоду „Всероссійскому торжищу“, этому, по опредѣленію авторовъ записки, „обширному массовому музею, наполненному кипами тысячъ различныхъ группъ и сортовъ произведеній народа“, новая магистраль должна миновать исторически сложившійся путь черезъ Казань. Никто не отрицаетъ крупнаго значенія Нижегородской ярмарки и потому всѣ цифровыя данныя разсматриваемой записки, свидѣтельствующія о томъ, какое огромное количество товаровъ привозится на эту ярмарку, совершенно излишни. Однако, это обстоятельство еще не служитъ доказательствомъ того, что ярмарка выиграетъ отъ проведенія Сибирской магистрали черезъ Нижній-Новгородъ. Нижегородская ярмарка продолжается всего два мѣсяца, (іюль и августъ). Подавляющее количество товаровъ доставляется на ярмарку водой и по водѣ съ нея развозится. Для выясненія вопроса о томъ, какое вліяніе на

обороты ярмарки оказываютъ желѣзнодорожные пути, всего лучше обратиться къ офиціальнымъ источникамъ, а именно, отчетамъ Нижегородскаго ярмарочнаго комитета.

Въ отчетѣ за 1896 г. (когда только что открылось движеніе по Западному участку Сибирской дороги) читаемъ: „Въ характерѣ ярмарочной торговли хлопчато-бумажнымъ мануфактурнымъ товаромъ съ Сибирью замѣчается значительное сокращеніе спроса въ этотъ край, что стоитъ въ прямой зависимости съ проведеніемъ части Великаго Сибирскаго пути. Значительные покупатели-сибиряки, выражаютъ намѣреніе имѣть дѣла прямо съ Москвою и это отвѣчаетъ желаніямъ крупныхъ мануфактуристовъ".

Относительно торговли шерстяными издѣліями, коврами, льняными издѣліями, выдѣланными кожами, желѣзомъ, бакалейнымъ товаромъ, находимъ тождественныя отмѣтки: „До проведенія этой дороги (Великаго Сибирскаго пути), покупатели-сибиряки запасались товаромъ почти исключительно на ярмаркахъ Нижегородской и Ирбитской, теперь же крупныя сибирскія торговыя фирмы, минуя Ирбитъ, купили большія партіи товара въ Москвѣ и тѣмъ самымъ ослабили свои требованія съ Макарьевской ярмарки".

„Изъ западной Сибири выдѣланныхъ кожъ было привезено значительно менѣе прошлогодняго количества, такъ какъ часть товара была направлена еще съ ярмарки по желѣзной дорогѣ въ Москву".

„Сортового желѣза было доставлено на ярмарку значительно менѣе, чѣмъ въ прошломъ году, а листового одинаковое приблизительно количество. Значеніе Нижегородской ярмарки въ дѣлѣ торговли желѣзомъ съ каждымъ годомъ падаетъ, такъ какъ заводы прекращаютъ возить его на ярмарку, а сдаютъ заказы съ пристаней по Камѣ и по желѣзной дорогѣ. Постройка Сибирской ж. д. и открытіе нѣкоторыми заводами собственныхъ складовъ въ различныхъ мѣстностяхъ Россіи являются также факторами, вліяющими, вообще, на уменьшеніе привоза желѣза на ярмарку въ отчетномъ году".

Въ отчетѣ за 1902 г. есть интересная справка о торговлѣ на ярмаркѣ чаемъ: „Чайное дѣло, благодаря Сибирскому желѣзному пути, если еще не отошло отъ ярмарки, то сравнительно съ прошлымъ временемъ, хотя бы только десятилѣтіемъ, измѣнилось въ сильной степени. Привозъ на ярмарку китайскихъ, сухопутныхъ байховыхъ и кирпичныхъ чаевъ сдѣлался незначительнымъ. Вмѣсто прежняго привоза 100 тысячъ мѣстъ и болѣе, нынѣ доставлено только около 20 тысячъ мѣстъ. Товаръ стали задерживать въ Сибири, Перми, Казани, Самарѣ и другихъ мѣстахъ, потому что выгоднѣе, не завозя его въ ярмарку, высылать прямо съ пути въ мѣста по назначенію покупателей. Плиточнаго

и полуящичныхъ морскихъ чаевъ привозится тоже немного. Полуящичные морскіе чаи продаются на ярмаркѣ по образцамъ съ отправкою по назначенію покупателей изъ складовъ Москвы, Одессы и другихъ. Развѣшанный чай продается въ ярмаркѣ большею частью также съ отправкою покупателямъ изъ мѣстъ развѣсокъ".

Въ отчетѣ за 1907 г. особенно много интересныхъ отмѣтокъ о ходѣ ярмарочной торговли: „Хлопчатобумажныя издѣлія имѣютъ въ ярмаркѣ большой оборотъ—почти цѣлую треть общаго ярмарочнаго оборота,—но слѣдуетъ отмѣтить, что по заключенію первоклассныхъ фабрикантовъ въ послѣднее время все болѣе и болѣе дѣлается замѣтнымъ, что почти всѣ ярмарки въ Россіи, въ томъ числѣ и Нижегородская, съ каждымъ годомъ теряютъ свое значеніе: желѣзныя дороги, особенно Сибирская, перенесли покупателей въ Москву и теперь покупатели имѣютъ возможность получать товары постоянно, а не такъ, какъ это было прежде—въ зависимости отъ удобства путей сообщенія".

„Въ отношеніи сахара Нижегородская ярмарка потеряла всякое значеніе; эта торговля въ послѣдніе годы отъ ярмарки почти совсѣмъ отпала: крупныхъ партіонныхъ дѣлъ здѣсь уже не происходитъ и сахаръ идетъ сюда главнымъ образомъ только для мѣстнаго потребленія и для ближайшихъ къ ярмаркѣ мѣстностей".

„Съ измѣненіемъ торговой тактики желѣзозаводчиковъ видоизмѣнилось и положеніе нижегородскаго рынка: оставаясь по количеству привоза желѣзныхъ товаровъ однимъ изъ крупнѣйшихъ поволжскихъ рынковъ, онъ получилъ также мѣстный раіонный характеръ сбыта и прежней роли распредѣлительнаго торжища уже не имѣетъ. Вслѣдствіе приведенныхъ здѣсь обстоятельствъ, привозъ желѣзныхъ товаровъ къ открытію настоящей ярмарки сравнительно съ прошлымъ годомъ выразился въ общемъ въ меньшемъ количествѣ до 40%".

На стр. 75 и 133 отчета помѣщены слѣдующія строки: „Въ послѣдніе годы прогрессивно развивались закупки сырого кожевеннаго товара непосредственно на мѣстахъ его заготовки: въ Оренбургѣ, Троицкѣ и Петропавловскѣ. Нижегородская же ярмарка по торговлѣ сырыми кожами, хотя еще и оставалась крупнымъ рынкомъ, но прежнее свое значеніе для этого товара до нѣкоторой степени утратила. Сюда поступали только почти одни остатки сырья отъ торговли ими на мѣстахъ и въ Тюмени".

„Торговля земледѣльческими машинами и орудіями на Нижегородской ярмаркѣ въ послѣдніе годы потеряла всякое значеніе; привозъ этихъ машинъ и орудій нѣсколько лѣтъ сряду выражается въ крайне ничтожной суммѣ для такого крупнаго рынка, какимъ является Нижегородская ярмарка".

Итакъ, по свидѣтельству самого ярмарочнаго комитета, неизмѣнно повторяющемуся въ теченіе послѣднихъ десяти лѣтъ, оборудованіе желѣзнодорожными путями тѣхъ областей, на которыя распространялось вліяніе ярмарки, и соединеніе этихъ областей непосредственно съ Москвой и другими фабричными центрами совершенно измѣнило физіономію ярмарки, сокративъ ея обороты и умаливъ ея значеніе. Отсюда самъ собою напрашивается выводъ, что новая Сибирская магистраль, проведенная непосредственно черезъ Нижній-Новгородъ, очень скоро сведетъ на-нѣтъ распредѣлительное значеніе Нижегородской ярмарки. Такимъ образомъ, Нижнему-Новгороду, какъ таковому, придется считаться съ необходимостью жить и развиваться не за счетъ ярмарки, которая обусловливаетъ его современное благополучіе, а совершенно самостоятельно. Способенъ ли онъ на это? Для освѣщенія этой стороны дѣла могутъ служить весьма цѣнныя указанія на стр. 17 критикуемой записки: „Въ вопросѣ о проведеніи линіи Нижній-Курганъ рѣчь идетъ не только о соединеніи Нижняго съ Сибирью, но въ такой же мѣрѣ и о соединеніи Москвы съ Сибирью и при томъ соединеніи наиболѣе тѣсномъ и глубокомъ, ибо вся нынѣ существующая Московско-Нижегородская ж. д. представляетъ собою не что иное, какъ протянувшееся длинной полосой на востокъ продолженіе Москвы, заканчивающееся ея великимъ пригородомъ—Нижнимъ-Новгородомъ“.

Такимъ образомъ, по искреннему признанію самихъ защитниковъ проекта Головина, Нижній является только „пригородомъ Москвы“, а если въ этомъ главное значеніе Нижняго теперь, то что же останется отъ его торгвыхъ оборотовъ, когда новая магистраль, соединивъ Сибирь съ Москвою, пройдетъ черезъ него? Несомнѣнно, онъ рискуетъ потерпѣть еще большій ущербъ и обратиться изъ пригорода Москвы въ ея предмѣстье. Поэтому, сравнивая Головинскій проектъ съ конкурирующимъ проектомъ Моск.-Каз. общества, гораздо правильнѣе было бы говорить не объ интересахъ Нижняго-Новгорода, а объ интересахъ и удобствахъ Москвы. Для послѣдней же совершенно безразлично, съ какой стороны дойдетъ до ея фабрикъ и заводовъ сибирское сырье, но зато весьма важно имѣть въ Сибирь прямой и кратчайшій путь. Такой путь Москва и получитъ съ осуществленіемъ проекта Моск.-Каз. общества, и если она не выступаетъ въ защиту этого проекта, то на это есть свои причины. Причины эти кроются въ томъ, что съ проведеніемъ магистрали черезъ Казань, этотъ городъ еще болѣе разовьетъ свои торговыя сношенія съ востокомъ Россіи. Традиціонныя коммерческія связи Казани съ послѣднимъ и дальность ея разстоянія отъ Москвы никогда не обратятъ ее въ московское предмѣстье. Поэтому Москва, стремясь все захватить въ свои руки и не желая

ни съ кѣмъ дѣлиться самой малой долей своего торговаго значенія, до нѣкоторой степени опасается развитія Казани. Это соображеніе служитъ, между прочимъ, отвѣтомъ и на постоянно повторяемый вопросъ—что потеряетъ Казань, если она получитъ только вѣтку отъ Малмыжа, а не магистраль? При осуществленіи проекта Головина, когда магистраль направится изъ Сибири въ Москву черезъ Нижній, московско-нижегородскіе капиталы задавятъ Казань, и все то, что ей сейчасъ принадлежитъ, перекочуетъ въ Москву.

Перенесемъ теперь вопросъ въ другую плоскость и сравнимъ значеніе обоихъ конкурирующихъ направленій для бездорожныхъ мѣстностей Нижегородскаго, Вятскаго и Казанскаго края. Тезисъ 6-ой разбираемой записки гласитъ слѣдующее: „Нижегородско-Сибирская дорога не только не пройдетъ по пустыннымъ, болотистымъ мѣстностямъ, какъ нѣкоторыя думаютъ, а, наоборотъ, пересѣчетъ очень заселенные, культурные и богатые промыслами уѣзды Нижегородской и Вятской губерній, вынужденные пользоваться нынче, лишь крайне затруднительными гужевыми дорогами и нуждающіеся въ проведеніи рельсоваго пути, который помимо транзитной своей роли будетъ имѣть огромное мѣстное значеніе, уже само по себѣ достаточное для права существованія этой желѣзной дороги“.

Посмотримъ, такъ ли это въ дѣйствительности? По проекту Головина, желѣзнодорожный путь отъ Нижняго до Малмыжа прорѣжетъ уѣзды Семеновскій и Макарьевскій Нижегородской губерніи, Яранскій, Уржумскій и Малмыжскій Вятской губерніи. По проекту Моск.-Каз. общества, линія Нижній-Котельничъ пересѣчетъ Семеновскій уѣздъ Нижегородской губерніи, Яранскій и Котельническій уѣзды Вятской губерніи, а линія Казань-Екатеринбургъ—Малмыжскій уѣздъ Вятской губерніи. Въ Казанской губерніи, по Головинскому проекту, на желѣзнодорожномъ пути окажется только одинъ Казанскій уѣздъ, по проекту Моск.-Каз. общества—Казанскій, Лаишевскій и Мамадышскій уѣзды.

Поэтому, уѣзды Семеновскій, Яранскій и Малмыжскій, при осуществленіи проекта Моск.-Каз. общества, ничего не теряютъ, а для Котельническаго уѣзда создается даже значительно болѣе выгодное положеніе; въ сравнительно далекомъ разстояніи отъ желѣзной дороги остаются лишь уѣзды Макарьевскій Нижегородской губерніи и Уржумскій Вятской губерніи, взамѣнъ которыхъ попадаютъ на желѣзнодорожный путь уѣзды Лаишевскій и Мамадышскій Казанской губерніи. Весь вопросъ сводится, слѣдовательно, къ тому, въ какихъ изъ перечисленныхъ четырехъ уѣздовъ нужда въ желѣзной дорогѣ назрѣла сильнѣе: въ Макарьевскомъ и Уржумскомъ или въ Лаишев-

скомъ и Мамадышскомъ. По даннымъ записки сторонниковъ Головина, Макарьевскій уѣздъ отличается „лѣсистостью и болотами, пахотной земли въ немъ всего лишь 14%“. Степень развитія кустарныхъ промысловъ въ уѣздѣ не указана, но упоминается о томъ, что жители занимаются сплавомъ лѣса по Ветлугѣ (одна изъ лучшихъ сплавныхъ рѣкъ) на Волгу. Въ Уржумскомъ уѣздѣ земледѣліе болѣе развито—въ немъ числится 51,7% пахотной земли, дающей годовой излишекъ хлѣба въ 1,4 милл. пудовъ; кромѣ того, въ уѣздѣ насчитывается 7.627 человѣкъ, занимающихся кустарными промыслами. Этимъ ограничиваются данныя записки о значеніи Макарьевскаго и Уржумскаго уѣздовъ; такимъ образомъ, заявленіе авторовъ о томъ, что проектируемая дорога „пересѣчетъ очень заселенные, культурные и богатые промыслами уѣзды“ не отличается большой скромностью. Совершенно иную величину представляютъ собой тѣ уѣзды Казанской губерніи, которые обслуживаются желѣзной дорогой, проектируемой Моск.-Каз. обществомъ. Излишекъ хлѣба, который можетъ поступить на желѣзную дорогу, составляетъ здѣсь свыше 6 милліоновъ пудовъ; другихъ грузовъ съ расположенныхъ по линіи торгово-промышленныхъ заведеній поступитъ на нее свыше милліона пудовъ; общее количество потребительныхъ товаровъ опредѣляется въ два милліона пудовъ *). Средняя плотность населенія въ раіонѣ вліянія проектируемой дороги составляетъ 58,3 человѣка на версту, что болѣе чѣмъ въ два раза превышаетъ среднюю плотность населенія Европейской Россіи. Приведенныя цифры достаточно убѣдительны для того, чтобы ослабить пышныя фразы Головинской записки о необычайной культурности уѣздовъ, обслуживаемыхъ Нижегородско-Сибирской дорогой.

Однако, преимущество проекта Моск.-Каз. общества для Казани и Казанскаго края далеко не ограничивается этими расчетами. Дѣло въ томъ, что линія Арзамасъ-Шихраны еще не построена и весьма сомнительно, что она будетъ построена въ случаѣ осуществленія проекта Головина. Дѣйствительно, для Моск.-Каз. общества участокъ Арзамасъ-Шихраны будетъ выгоденъ только тогда, когда этому же обществу будетъ предоставлена постройка линіи Казань-Екатеринбургъ; поэтому, при осуществленіи Головинскаго проекта, Моск.-Каз. общество строить участокъ Арзамасъ-Шихраны добровольно не согласится. Правда, этого можетъ

*) См. изд. Казанскаго Губернскаго Земства: „Значеніе желѣзной дороги Казань-Сарапулъ—Екатеринбургъ для Казанской губерніи“. Сторонники Головина стараются опорочить эти цифры, утверждая, что для опредѣленія избытка хлѣбовъ „нигдѣ никогда въ расчетахъ не примѣняется“ продовольственная норма въ 15 пуд. на душу населенія. Между тѣмъ, авторомъ записки не могло не быть извѣстнымъ, что эта норма принята Комиссіей о новыхъ жел. дор., такъ какъ журналъ Комиссіи разосланъ всѣмъ заинтересованнымъ лицамъ. Поэтому наши цифры сохранили свое значеніе полностью.

потребовать казна, но и для послѣдней постройка дефицитной линіи будетъ невыгодна вдвойнѣ, такъ какъ помимо того убытка, который казна понесетъ отъ уменьшенія прибылей Моск.-Каз. общества, она потерпитъ нѣкоторый ущербъ отъ отвлеченія грузовъ съ казенной Нижегородской дороги. Въ результатѣ строящаяся въ настоящее время линія Люберцы-Арзамасъ повернетъ отъ Арзамаса къ югу—на Симбирскъ, а лучшіе и наиболѣе населенные уѣзды Нижегородской и Симбирской губерній не получатъ весьма важной для нихъ дороги; Казань же и весь Казанскій край окажутся въ положеніи, исключающемъ всякую возможнотсь нормальной торговой конкуренціи съ тѣми мѣстностями, которыя попадутъ на прямую Сибирскую магистраль.

Наконецъ, чтобы покончить съ соображеніями общаго характера, необходимо обратить особенное вниманіе на значеніе линіи Нижній-Котельничъ, являющейся неразрывной составной частью проекта Моск.-Каз. общества. Записка сторонниковъ Головина старательно обходитъ молчаніемъ эту послѣднюю линію; которая вполнѣ удовлетворяетъ нужды заволжскихъ уѣздовъ Нижегородской и Вятской губерній и даетъ Нижнему-Новгороду и Сормовскому заводу выходъ на Уралъ и въ Сибирь. Чтобы не быть голословными, приведемъ мнѣніе Нижегородскаго губернскаго земства, которое было высказано 15 лѣтъ тому назадъ. Въ то время еще не существовало Сѣверной дороги и нижегородцы усиленно хлопотали о соединеніи Нижняго съ Вяткой, находя, что „соединеніе Вятки со всякимъ другимъ пунктомъ желѣзнодорожной сѣти, кромѣ Нижняго-Новгорода, безусловно пагубно отразилось бы на процвѣтаніи и, быть можетъ, даже на самомъ существованіи Нижегородской ярмарки, что, въ свою очередь, повело бы къ упадку Нижняго-Новгорода и къ разоренію многихъ десятковъ тысячъ трудящагося люда“ (Записка Нижегородской губернской земской управы о соединеніи Нижняго-Новгорода съ Вяткой, 1895 г. стр. 21). И вотъ теперь, когда представляется полная возможность избѣжать всѣ эти бѣды, нижегородцы упорно замалчиваютъ эту линію. Однако, значеніе этой линіи не перестаетъ быть весьма важнымъ—и не только для одного Нижняго-Новгорода. Приближеніе Перми, или, другими словами, всего Сѣвернаго Урала съ его желѣзодѣлательными заводами къ обширной области, лежащей южнѣе Нижняго, болѣе чѣмъ на 700 верстъ, создаетъ, какъ для этой области, такъ и для Сѣвернаго Урала весьма выгодныя условія.

Казанскіе представители сочли необходимымъ подробно остановиться на послѣднемъ вопросѣ, такъ какъ, на основаніи высказанныхъ соображеній, становится совершенно яснымъ, что осуществленіе во всемъ цѣлюмъ проекта Моск.-Каз. общества наиболѣе удачнымъ образомъ удовлетворяетъ нужды заинтересо-

ванныхъ мѣстностей. Наоборотъ, принятіе проекта Головина поставитъ Казань и весь Казанскій край въ совершенно неравныя условія съ его конкурентами, что едва ли можетъ быть оправдано съ государственной точки зрѣнія. Защитники Головина, разбирая спорный вопросъ, усиленно ссылаются на мнѣніе значительнаго числа мѣстныхъ учрежденій. Выше было указано, каково истинное мнѣніе Нижегородской губерніи. И это мнѣніе не является единственнымъ. Такъ, въ Совѣтъ Министровъ недавно поступила докладная записка представителей Яранскаго уѣзднаго земства и города Яранска, въ которой весьма обстоятельно доказывается безполезность для Яранскаго уѣзда линіи Головина и предпочтительность проекта Моск.-Каз. общества. Наконецъ, недавно представители нѣкоторыхъ уѣздныхъ земствъ Симбирской губерніи пріѣзжали въ Петербургъ хлопотать о постройкѣ линіи Арзамасъ-Шихраны. Если къ сказанному добавить, что въ спискѣ защитниковъ проекта Головина стоятъ города Каинскъ и Иркутскъ, Владивостокъ и Хабаровскъ, то невольно приходитъ мысль о нѣкоторой искусственности подбора этихъ защитниковъ.

Далѣе, послѣдовали нѣкоторыя разъясненія относительно финансовой стороны конкурирующихъ проектовъ, такъ какъ и въ этой части записка сторонниковъ Головина, по заявленію казанцевъ, страдаетъ большими погрѣшностями. Тезисъ седьмой записки гласитъ слѣдующее: „Подробно разсмотрѣвъ и переработавъ представленныя при проектахъ данныя, комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ окончательномъ выводѣ пришла къ заключенію, что Нижегородско-Сибирское направленіе вполнѣ себя окупаетъ и можетъ существовать одновременно и совершенно независимо отъ линіи Казань-Малмыжъ. Комиссія высчитала, что линія Нижній-Екатеринбургъ будетъ имѣть грузовъ по 79 тысячъ пудовъ на версту протяженія, въ то время, какъ линія Казань-Екатеринбургъ лишь 76 тысячъ, и количество пудо-верстъ будетъ 41.062 тысячи, болѣе Казанскаго проекта—36.910—на 11%. Чистую прибыль Нижегородской линіи комиссія высчитала въ 6,51%, что исключаетъ необходимость уплаты по гарантіи и даетъ дорогѣ прочное самостоятельное коммерческое положеніе. Что касается до выведеннаго комиссіей большаго процента доходности Казанскаго проекта (10,61%), то его исчисленія требуютъ поправокъ принятіемъ во вниманіе стоимости Свіяжскаго моста черезъ Волгу и присоединеніемъ стоимости линіи Нижній-Котельничъ, послѣ каковыхъ поправокъ Казанскій проектъ не только не обнаруживаетъ никакого дохода, но даже приводитъ къ дефициту около 300 тысячъ рублей въ годъ“.

Приведенныя соображенія основываются на подсчетахъ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Но авторы записки и на

этотъ разъ (въ первой части тезиса, гдѣ имъ это было выгодно) забыли, что линія Нижній-Котельничъ входитъ въ проектъ Моск.-Каз. общества. Если учесть это обстоятельство, то московскіе капиталисты, дѣйствительно, будутъ имѣть, по подсчету комиссіи, 79 тысячъ пудовъ груза на версту, но Моск. Каз. общество будетъ имѣть не 76 тысячъ, а 81 тысячу пудовъ груза на версту, т. е. на 2 тысячи больше, чѣмъ московскіе капиталисты. Вслѣдствіе этой ошибки и всѣ другіе расчеты, приведенные въ тезисѣ седьмомъ, становятся невѣрными. Кромѣ того, необходимо замѣтить, что въ грузооборотѣ линіи Головина весьма замѣтную величину составляютъ лѣсные грузы, стоимость провоза которыхъ сравнительно ничтожна. Можно съ увѣренностью сказать, что количество этихъ грузовъ значительно преувеличено комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, на что нѣкоторыми членами комиссіи и было сдѣлано указаніе. Дѣйствительно, лѣсъ изъ Заволжья идетъ, главнымъ образомъ, на югъ и юго-востокъ, но отнюдь не на западъ и не на востокъ. Наконецъ, неточность приведенныхъ исчисленій значительно увеличится не въ пользу линіи Головина, если взять болѣе правильное мѣрило и сравнивать линію Нижній-Екатеринбургъ не съ линіей Казань-Екатеринбургъ, а съ линіей Арзамасъ-Екатеринбургъ, какъ одинаковой по разстоянію. Тогда мѣстные грузы линіи Арзамасъ-Екатеринбургъ, проходящей, какъ выражается авторъ записки Головина, „по глухимъ земледѣльческимъ раіонамъ“, конечно, дадутъ большой излишекъ противъ мѣстныхъ грузовъ линіи Нижній-Екатеринбургъ, обслуживающей отъ Нижняго до Малмыжа „культурные оазисы“, разбросанные среди лѣсовъ и болотъ.

Далѣе, тезисъ восьмой, который гласитъ слѣдующее: „Согласно тѣмъ же выводамъ комиссіи, Нижегородско-Сибирская дорога, несомнѣнно, выгоднѣе и для сѣти существующихъ дорогъ. Она принесетъ имъ убытка 1.108.740 руб., въ то время, какъ Казанская—2.853.076 руб., т. е. почти въ три раза (?) болѣе. Притомъ этотъ послѣдній убытокъ падетъ въ значительной степени на казенныя линіи, которымъ она нанесетъ ущербъ 1.816.112 руб., въ то время, какъ Нижегородская линія не только не дастъ казеннымъ дорогамъ никакого убытка, но даже принесетъ имъ увеличеніе дохода на 138.407 руб., вообще Казанскій проектъ сводится къ увеличенію доходности существующихъ дорогъ Казанскаго общества, каковое увеличеніе комиссія исчислила въ суммѣ 2.157.117 руб. Въ концѣ концовъ ущербъ другимъ дорогамъ Казанскій проектъ переводитъ на доходъ своимъ линіямъ и предлагаемое казнѣ участіе въ доходѣ казанскихъ дорогъ въ сущности сводится къ передачѣ казнѣ взятыхъ у нея же денегъ посредствомъ сокращенія доходности казенныхъ линій“.

Цифры, приведенныя въ этомъ тезисѣ, дѣйствительно взяты

изъ подсчетовъ комиссіи, но противъ поспѣшно сдѣланнаго авторами записки вывода можно привести много возраженій. Необходимо замѣтить, что выводы эти тождественны съ тѣми, къ которымъ пришелъ въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ представитель Г. К. г. Алексѣевъ. Однако, въ его сообщеніяхъ есть недостаточно правильныя посылки. Такъ, напримѣръ, считая, что тѣ 2,1 милл. руб. чистаго дохода, которые Моск.-Каз. общество получитъ отъ новыхъ линій, цѣликомъ пойдутъ на покрытіе различныхъ платежей и убытковъ, являющихся слѣдствіемъ возникновенія этихъ линій, г. Алексѣевъ умолчалъ о томъ, куда пойдутъ доходы отъ существующихъ линій Моск.-Каз. общества, а между тѣмъ, согласно уставу общества, $^5/_6$ этихъ доходовъ (за вычетомъ извѣстныхъ платежей на акціи) получитъ казна, что составитъ весьма внушительную сумму, которая, напримѣръ, въ 1910 г. выразилась цифрой въ 2.234.622 руб., т. е. значительно превысила тотъ высчитанный комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ убытокъ, который наноситъ казенной Нижегородской дорогѣ проектируемая Моск.-Каз. обществомъ магистраль. Необходимо замѣтить, что доходъ сѣти дорогъ Моск.-Каз. общества находится въ тѣсной зависимости отъ осуществленія линіи Головина. Если эта линія будетъ построена, то доходы существующихъ дорогъ Моск.-Каз. общества значительно уменьшатся, что, опять-таки, будетъ невыгодно для казны, какъ участницы въ прибыляхъ этого общества. Кромѣ того, при осуществленіи проекта Головина Моск.-Каз. общество все-таки будетъ принуждено оплачивать расходы по Свіяжскому мосту въ суммѣ около 400 тысячъ рублей ежегодно и покрывать убытокъ линіи Шихраны-Рузаевка-Рязань-Москва, исчисляемый г. Алексѣевымъ въ 800 тысячъ руб. Принимая въ расчетъ эти цифры, приходится признать, что, при осуществленіи проекта Моск.-Каз. общества, казна едва ли получитъ сколько-нибудь замѣтный убытокъ. Вотъ почему авторы записки Головина, съ одной стороны, при всякомъ удобномъ случаѣ стараются опорочить дѣятельность Моск.-Каз. общества, а съ другой—увѣренно заявляютъ (въ десятомъ тезисѣ своей записки), что „нижегородское предложеніе исходитъ отъ русскихъ капиталистовъ и будетъ представлять собою чисто русское предпріятіе съ русскимъ акціонернымъ капиталомъ“. Нѣсколько выше было сказано болѣе скромно, что московскіе капиталисты только „намѣрены“ составить русскій акціонерный капиталъ.

Въ заключеніе, по мнѣнію представителей Казани, нельзя не подчеркнуть того обстоятельства, о которомъ умолчала записка сторонниковъ Головина, что общая стоимость проекта Моск.-Каз. общества, дающаго двѣ магистрали и мосты черезъ Волгу и Оку въ Нижнемъ-Новгородѣ (послѣдній мостъ, какъ извѣстно,

весьма важенъ для военнаго вѣдомства и Сормовскаго завода), на 17 милліономъ рублей меньше стоимости одной линіи Головина, при чемъ въ обязанности предпринимателей этой послѣдней линіи не включена постройка моста черезъ Оку.

На основаніи всего изложеннаго казанскіе представители приходятъ къ слѣдующимъ выводамъ:

1) Не отрицая крупнаго распредѣлительнаго значенія Нижегородской ярмарки, нельзя думать, что новая Сибирская магистраль, проведенная черезъ Нижній-Новгородъ, принесетъ ярмаркѣ пользу. Наоборотъ, на основаніи опыта послѣднихъ десяти-двѣнадцати лѣтъ, есть полное основаніе предполагать, что эта дорога внесетъ значительныя измѣненія въ торговую ярмарочную жизнь, умаливъ значеніе ярмарки.

2) Мѣстное значеніе линій, проектируемыхъ Моск.-Каз. обществомъ, по сравненію съ линіей Головина, гораздо больше, и если есть нѣкоторое основаніе считать послѣднюю дорогой будущаго, то надобность въ линіяхъ, проектируемыхъ Моск.-Каз. обществомъ, вполнѣ назрѣла сейчасъ.

3) Для Сормовскаго завода и огромной области, лежащей южнѣе Нижняго, линіи, проектируемыя Моск.-Каз. обществомъ, представляются болѣе предпочтительными, такъ онѣ приближаютъ Сѣверный Уралъ къ Нижнему-Новгороду болѣе, чѣмъ на 700 верстъ.

4) При осуществленіи проекта Головина Казань и весь Казанскій край рискуютъ остаться безъ линіи Арзамасъ-Шихраны, а если она и будетъ построена, то все-таки московско-нижегородскіе капиталы не дадутъ возможности Казани нормально продолжать свое экономическое развитіе и нанесутъ ей значительный ущербъ.

5) Проектъ Моск.-Каз. общества наиболѣе справедливо и равномѣрно удовлетворяетъ нужды Нижняго-Новгорода и Казани, предоставляя имъ одинаковыя экономическія удобства, тогда какъ при осуществленіи проекта Головина многіе мѣстности и города будутъ расти за счетъ Казани и Казанскаго края.

6) По проекту Моск.-Каз. общества новая Сибирская магистраль короче, чѣмъ по проекту Головина.

7) При правильномъ исчисленіи потери казны приблизительно одинаковы какъ при осуществленіи проекта Головина, такъ и при осуществленіи проекта Моск.-Каз. общества.

8) Проектъ Моск.-Каз. общества, заключающій въ себѣ двѣ магистральныя линіи, дешевле одной линіи Головина на 17 милл. руб. и даетъ у Нижняго-Новгорода мостъ черезъ Оку; послѣднее обстоятельство особенно важно для военнаго вѣдомства и Сормовскаго завода.

Одновременно съ вопросомъ о Казань-Екатеринбургской магистрали Предсѣдателемъ былъ поставленъ на обсужденіе общій вопросъ о степени достаточности желѣзнодорожныхъ путей въ краѣ.

Въ результатѣ преній Подкомиссія пришла къ убѣжденію о необходимости сооруженія, помимо магистрали, еще цѣлаго ряда линій меньшаго значенія, перечень которыхъ приведенъ въ докладѣ № 22 Подкомиссіи по обслѣдованію Моск.-Каз. ж. д. въ параграфѣ о развитіи сѣти.

Далѣе, Предсѣдатель ставитъ на очередь вопросъ объ аваріяхъ съ судами подъ Романовскимъ мостомъ. Изъ послѣдовавшихъ преній выясняется, что несчастіе на постройкѣ моста въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1911 г. и послѣдовавшія, затѣмъ, во время весенняго ледохода и половодья 1912 г. разрушеніе дамбы и паденіе фермы, а также аваріи съ судами вызвали опасенія и жалобы, высказанныя въ представленныхъ Министру Совѣтомъ съѣздовъ судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна результатахъ осмотра образованной имъ комиссіей Романовскаго моста и въ заявленіяхъ, сдѣланныхъ представителями Волжскаго судоходства комиссіи подъ предсѣдательствомъ члена инженернаго совѣта, тайнаго совѣтника, инженера Н. И. Максимова, а вслѣдъ затѣмъ,—комиссіи подъ предсѣдательствомъ члена инженернаго совѣта, тайнаго совѣтника, инженера Б. А. Рипаса.

Сущность всѣхъ жалобъ и нареканій можетъ быть сведена къ слѣдующему:

Строители моста, въ цѣляхъ экономіи, примѣнили вмѣсто утвержденнаго для Романовскаго моста отв. въ 750 саж.—отверстіе въ 450 саж., слишкомъ малое для пропуска весеннихъ водъ, вслѣдствіе чего произошло стѣсненіе русла рѣки, образовался подпоръ и перепадъ воды у моста, чрезмѣрно быстрое теченіе и неправильное направленіе струй въ пролетахъ между быками моста, каковыя обстоятельства и послужили, якобы, причиной какъ разрушенія правобережныхъ струенаправляющихъ дамбъ и паденія фермъ, такъ и аварій съ судами во время прохода ихъ у быковъ моста.

Въ настоящее время имѣются справки по офиціальнымъ даннымъ, на основаніи которыхъ можно составить правильное сужденіе о томъ, въ какой мѣрѣ дѣйствительно справедливы опасенія и жалобы представителей Волжскаго судоходства.

Вкратцѣ исторія выбора отверстія моста и мѣста перехода мостомъ р. Волги у гор. Свіяжска—слѣдующая:

Еще въ 1903 г. были намѣчены 10 варіантовъ перехода мостомъ р. Волги. Въ это время достаточность для моста отверстія въ 450 саж. была уже вполнѣ установлена и одни изъ варіан-

товъ были спроектированы съ отверстіемъ въ 450 саж., другіе— съ отверстіемъ въ 750 саж., но лишь съ цѣлью перекрытія затона, такъ что техническаго вопроса о недостаточности для отверстія 450 саж. никогда не существовало.

По журналу инженернаго совѣта отъ 8 и 29 октября 1903 г. за № 88, утвержденному Министромъ, рѣшено было остановиться на варіантѣ моста отверстіемъ въ 750 саж., но это рѣшеніе не было окончательнымъ и, вслѣдствіе возникшихъ вскорѣ сомнѣній относительно правильности выбора отверстія, постановлено было вопросъ объ отверстіи моста пересмотрѣть вновь въ комиссіи, образованной изъ представителей инженернаго совѣта, инспекціи, Казанскаго округа П. С. и общества Моск.-Каз. ж. д.

По заключенію этой комиссіи, 24 мая 1910 г., предпочтеніе во всѣхъ отношеніяхъ (техническомъ и нуждъ судоходства) было отдано варіанту перехода р. Волги мостомъ съ отверстіемъ въ 450 саж., при чемъ постановлено было:

1) сдѣлать дополнительное отверстіе на затонѣ въ 10 саж., закрываемое во время весеннихъ водъ шандорами;

2) устроить затонъ для зимовки судовъ и надобностей Казанскаго округа П. С. ниже желѣзнодорожной дамбы;

3) срѣзать выступающій мысъ называемаго „Золотого Острова“ по намѣченной трассѣ на правомъ берегу.

Постановленіемъ инженернаго совѣта 9, 10, 16 и 23 іюня 1910 г., утвержденнымъ Министромъ, было окончательно рѣшено перейти р. Волгу мостомъ у гор. Свіяжска съ отверстіемъ въ 450 саж., съ пересыпкой затона дамбой безъ дополнительнаго въ ней отверстія, каковое было признано вреднымъ для сооруженія, соединить съ Волгой верхнюю, отрѣзанную дамбой, часть затона— каналомъ и были подтверждены установленныя вышеупомянутой комиссіей условія пунктовъ 2-го и 3-го.

Въ пользу выбора отверстія въ 450 саж., при вышеупомянутыхъ условіяхъ и съ устройствомъ струенаправляющихъ дамбъ, кромѣ техническихъ, послужили также соображенія, высказанныя въ интересахъ судоходства, а именно: при отверстіи въ 450 саж. въ предѣлахъ моста достигается регулировка русла Волги; струямъ дается правильное, нормальное къ оси моста направленіе, и русло рѣки у моста получаетъ постоянное, вполнѣ опредѣленное положеніе. Тогда какъ, при отверстіи моста въ 750 саж., рѣка оставалась въ свободномъ состояніи, русло ея могло мѣнять свое мѣсто, что на Волгѣ наблюдается весьма часто; во время весенняго половодья струи, не будучи въ должной мѣрѣ сжаты регулирующими сооруженіями, могли принимать косое по отношенію къ оси моста направленіе, весьма вредное и опасное для судоходства. Паратскому же затону, имѣющему большое значеніе для на-

добностей судоходства и Казанскаго округа П. С., грозило съ теченіемъ времени полное уничтоженіе. Это могло бы произойти, вслѣдствіе образованія промыва въ корнѣ песчаной косы, и тогда затонъ превратился бы въ рукавъ Волги, быть можетъ, даже съ передвиженіемъ на это мѣсто самаго стержня рѣки, а коса превратилась бы въ островъ. Образованіе промыва уже наблюдалось въ 1910 г. и вызвало со стороны Казанскаго округа П. С. особыя работы по закрытію образовавшагося промыва и по предупрежденію такихъ случаевъ въ будущемъ.

Достаточность для пропуска самыхъ высокихъ весеннихъ водъ отверстія моста въ 450 саж. подтверждается теоретическимъ расчетомъ и практическими изслѣдованіями, на основаніи коихъ наибольшій расходъ воды черезъ главное русло, пойму и затонъ, въ живомъ сѣченіи Волги по оси моста, опредѣленъ въ 3039 куб. саж. въ 1 секунду, при отмѣткѣ наивысшаго горизонта воды 24,50 и скорости на поверхности 0,92 саж.

Въ отдѣльности, черезъ пойму и затонъ расходъ опредѣленъ въ 490 куб. саж. въ секунду, при тѣхъ же условіяхъ, что составляетъ всего $\frac{100 \times 400}{3039} = 16{,}12\%$ отъ общаго расхода. Послѣ постройки моста отверстіемъ въ 450 саж., главное русло должно будетъ пропустить и тѣ 490 куб. саж. воды, которыя пропускали въ секунду пойма и затонъ, при чемъ, или должна увеличиться скорость воды у моста, или долженъ произойти размывъ ложа рѣки. Такъ какъ дно рѣки въ мѣстѣ устройства моста песчаное, то очевидно, съ увеличеніемъ скорости будетъ происходить размывъ дна до тѣхъ поръ, пока скорость теченія не достигнетъ своей нормальной величины, которую она имѣла въ этомъ мѣстѣ до постройки моста. При этомъ глубина размыва для пропуска 490 куб. саж. воды въ секунду, при скорости на поверхности 0,92 саж. и при средней 0,74 саж. въ секунду, должна быть на протяженіи отверстія моста, въ среднемъ, равна около 1,50 саж. При этомъ подсчетѣ не принято во вниманіе стѣсненіе русла выступающей въ рѣку правой береговой опорой, а потому размывъ для достиженія прежней скорости (0,92 саж. въ секунду) долженъ имѣть глубину нѣсколько большую, чѣмъ вычисленная. Вычисленный максимальный теоретическій размывъ дна опредѣленъ въ 2,59 саж.

Во время прохода весеннихъ водъ въ 1912 г., Казанскимъ округомъ П. С. были предприняты изслѣдованія быта рѣки у моста, при чемъ получены слѣдующіе результаты:

1) По оси моста начался размывъ ложа рѣки и наибольшая величина его въ 4-мъ пролетѣ моста (счетъ отъ Свіяжска къ Казани) достигаетъ 0,85 саж.

2) Наибольшая скорость при наивысшемъ горизонтѣ (от-

мѣтка 23,40) воды наблюдалась во 2-мъ пролетѣ и достигала 1,04 въ секунду. По наблюденіямъ того же Казанскаго округа П. С. наибольшая скорость воды, при наивысшемъ горизонтѣ ея въ 1912 г., у Александровскаго Сызранскаго моста оказалась равной 1,01 саж. въ секунду. Отсюда видно, что уже въ настоящее время, когда размывъ ложа рѣки у Романовскаго моста не достигъ еще надлежащей величины, скорость теченія здѣсь превышаетъ таковую у Александровскаго моста всего на 0,03 саж. въ секунду и нѣтъ основаній сомнѣваться, что со временемъ, по достиженіи размыва дна рѣки у Романовскаго моста надлежащей глубины, скорость теченія соотвѣтственно уменьшится и будетъ, во всякомъ случаѣ, не болѣе скорости у Александровскаго моста.

3) Въ отношеніи направленія струй воды у моста, изслѣдованія показали, что таковое достаточно благопріятно и станетъ еще болѣе благопріятнымъ послѣ срѣзки выступающаго въ рѣку мыса „Золотого Острова" на правомъ берегу моста по намѣченной трассѣ.

4) Наблюденіями поверхности воды во время самаго высокаго горизонта сколько-нибудь замѣтныхъ на глазъ подпора или перепада воды у моста не обнаружено.

Такимъ образомъ, въ настоящее время, когда рѣка еще не вполнѣ урегулирована въ предѣлахъ моста, слѣдуетъ признать, что, исключая два крайніе пролета (1-ый и 6-ой), четыре среднихъ, представляли вполнѣ благопріятныя условія для судоходства во время высокихъ водъ нынѣшней весны. Въ будущемъ, по возведеніи правобережныхъ струенаправляющихъ дамбъ, послѣ срѣзки мыса „Золотого Острова" и размыва ложа рѣки на большую глубину, слѣдуетъ ожидать правильной работы всѣхъ пролетовъ моста и установленія у Романовскаго моста съ пролетами въ 75 саж. условій для судоходства болѣе благопріятныхъ, чѣмъ существующія въ настоящее время у Александровскаго моста съ пролетами въ 50 саж.

Что же касается происшедшихъ нынѣшней весною у моста аварій съ судами, то, по свѣдѣніямъ судоходной инспекціи (въ извлеченіяхъ изъ протоколовъ), ихъ было всего шесть, а именно:

1) 11-го сего апрѣля пароходъ „Рубинъ", принадлежащій товариществу „Русь", налетѣвшимъ шкваломъ поставило поперекъ теченія и навалило на быкъ № 4, отчего пароходъ получилъ пробоину. Пароходъ—старой конструкціи, съ движущимъ колесомъ въ кормѣ и плохо слушается руля; причина аваріи—внезапно налетѣвшій шквалъ.

2) 13-го апрѣля пароходъ „Механикъ" общества „Мазутъ" шелъ сверху; при подходѣ къ пролету моста на пароходѣ лопнула штурвальная цѣпь, пароходъ потерялъ правежъ и прошелъ

въ одинъ пролетъ, а слѣдовавшая за нимъ на буксирѣ баржа—въ другой. Буксирный канатъ былъ перерѣзанъ быкомъ и оторвавшуюся баржу понесло теченіемъ. Съ цѣлью перенять ее на „Механикѣ“ былъ отданъ становой якорь, шейкой котораго придавило въ подводной части корпуса парохода обшивку близъ носового штевня, вслѣдствіе чего образовалась течь, заполнившая на высоту 1-го аршина носовую часть парохода. Причина аваріи—лопнувшая штурвальная цѣпь.

3) 20-го апрѣля пароходъ „Коммерціи Совѣтникъ“ товарищества Чернонебова, съ 5-тю порожними баржами, проводя внизъ по теченію караванъ третьимъ пролетомъ, подъ порывистымъ съ лугового берега вѣтромъ, не успѣлъ оттянуть баржей отъ быка № 3, на который вѣтромъ и навалило караванъ, при чемъ одна баржа получила поврежденіе и дала течь. Причина аваріи—сильный вѣтеръ.

4) 21-го апрѣля пароходъ „Варягъ“ волжскаго купца Е. Лобанова, проходя внизъ по теченію третьимъ пролетомъ съ девятью баржами, при вѣтрѣ съ лугового берега, навалилъ свой возъ на быкъ № 3, при чемъ одна баржа была разбита, двѣ баржи—затонули, остальныя получили поврежденія. Караванъ былъ счаленъ въ слѣдующемъ порядкѣ: въ первомъ счалѣ 5 баржъ, а во второмъ 4 баржи. Груженыхъ баржъ въ караванѣ было пять. Причина аваріи—неосторожность командира.

5) 24-го апрѣля пароходъ „Вѣра“, принадлежащій балахнинскому купцу М. П. Лапшину, намѣревался пройти съ 3-мя баржами на буксирѣ во 2-ой пролетъ моста, но въ 100 саж. передъ мостомъ на немъ лопнула штурвальная цѣпь, вслѣдствіе чего пароходъ потерялъ правежъ и возъ навалило на быкъ № 3, при чемъ одна баржа затонула, другая получила поврежденія. Баржи были гружены лѣсомъ. Причина аваріи—лопнувшая штурвальная цѣпь.

6) 18-го мая пароходъ „Ольга“ товарищества Орѣхова С-ья, идя сверху въ третій пролетъ моста съ 6-ью баржами, навалилъ возъ на быкъ № 4, при чемъ двѣ крайнія баржи изъ четырехъ, бывшихъ въ заднемъ счалѣ, оторвались. Одна изъ оторвавшихся баржъ, при ударѣ о быкъ, получила незначительное поврежденіе. Причина аваріи не обозначена.

Всѣ перечисленные шесть случаевъ произошли съ пароходами, шедшими внизъ по теченію, безъ расчаливанія каравана и безъ обращенія къ помощи дежурныхъ вспомогательныхъ пароходовъ, находившихся у моста. Всѣ самосплавные суда и плоты въ нынѣшнюю навигацію прошли у моста безъ аварій и это обстоятельство служитъ яркимъ подтвержденіемъ того, что условія для судоходства у моста вполнѣ благопріятны и требуется

лишь принятіе во вниманіе наличія мостовыхъ быковъ и нѣкоторая осторожность при прохожденіи моста.

На основаніи изложеннаго, а также результатовъ обслѣдованія вопроса двумя правительственными комиссіями и по заключенію мѣстной судоходной инспекціи, слѣдуетъ притти къ заключенію, что условія судоходства у Романовскаго моста достаточно благопріятны и что причину аварій слѣдуетъ видѣть въ случайныхъ явленіяхъ (каковы: вѣтеръ, обрывъ штурвальной цѣпи), или въ неосторожности командировъ (желаніе пройти мостъ, не расчаливая караванъ и не обращаясь къ помощи дежурныхъ вспомогательныхъ пароходовъ, направленіе каравана передъ проходомъ въ пролеты моста).

24-го сего мая состоялось засѣданіе прибывшей къ мѣсту постройки моста, по порученію Министра, комиссіи подъ предсѣдательствомъ члена инженернаго совѣта, тайнаго совѣтника, инженера Б. А. Риппаса. Въ комиссіи принимали участіе представители Казанскаго округа П. С., инспекціи, общества Моск.-Каз. ж. д. и судопромышленники. Сущность сдѣланныхъ сими послѣдними заявленій въ комиссіи уже приведена выше, кромѣ того, ими упоминалось о какихъ то еще 15 аваріяхъ, происшедшихъ у моста, но объ этихъ аваріяхъ едва ли умѣстно было упоминать, такъ какъ не имѣется никакихъ данныхъ, по которымъ можно было бы судить, были ли дѣйствительно такія аваріи, и, если были, то что было ихъ причиною. Для производства на мѣстѣ изслѣдованій скорости воды и направленія струй комиссіей были заготовлены всѣ необходимыя для сего приспособленія и представителямъ судоходства было предложено принять участіе въ производствѣ упомянутыхъ изслѣдованій, отъ каковаго участія названные представители уклонились подъ тѣмъ предлогомъ, что горизонтъ воды уже понизился въ это время и изслѣдованія не дадутъ результатовъ, необходимыхъ для провѣрки ихъ заявленій. (Отмѣтка горизонта воды въ это время была 22,04, т. е. на 3,04 саж. выше межени).

Наблюденная при изслѣдованіяхъ комиссіи скорость теченія получилась 0,52 саж. въ секунду во 2-мъ пролетѣ моста, т. е. по направленію той струи, которая при наивысшемъ горизонтѣ нынѣшняго года имѣла наибольшую скорость 1,04 саж. въ секунду.

По прошествіи нѣсколькихъ дней послѣ вышеупомянутаго засѣданія комиссіи, въ одномъ изъ номеровъ мѣстной газеты „Камско-Волжская Рѣчь“ появилась краткая замѣтка о засѣданіи комиссіи, при чемъ было сообщено, что состоялись, якобы, два засѣданія комиссіи и на второе засѣданіе судовладѣльцы приглашены не были. Сообщеніе это, имѣющее характеръ упрека, не вѣрно, такъ какъ по вопросамъ судоходства было только

одно засѣданіе, на которомъ и присутствовали судовладѣльцы. Состоявшіяся, затѣмъ, засѣданія комиссіи имѣли предметомъ обсужденія техническихъ вопросовъ, никакого касательства къ судоходству не имѣвшихъ.

При семъ приложены свѣдѣнія за апрѣль и май мѣсяцы 1912 г. о числѣ судовъ, прошедшихъ по Волгѣ въ Романовскій мостъ (по даннымъ судоходной инспекціи Казанскаго участка). Количество всѣхъ судовъ по этимъ свѣдѣніямъ = 2806.

Количество судовъ, получившихъ поврежденія (считая въ томъ числѣ и незначительныя) при перечисленныхъ выше шести аваріяхъ = 16, а потому процентное отношеніе числа потерпѣвшихъ поврежденія у моста къ числу всѣхъ прошедшихъ мостъ судовъ будетъ $=\frac{16\times100}{2.806}=056\%$,

Изъ всего вышеизложеннаго слѣдуетъ вывести заключеніе:

1) что нѣтъ достаточнаго основанія связывать происходившія нынѣшней весной у моста Романовскаго аваріи съ постройкой его, если не считать таковымъ основаніемъ наличіе быковъ въ руслѣ рѣки, но въ такомъ случаѣ пришлось бы вообще отказаться отъ постройки мостовъ черезъ Волгу;

2) что условія судоходства у Романовскаго моста не представляли затрудненій въ періодъ высокихъ водъ нынѣшней весны и будутъ вполнѣ благопріятны по окончаніи постройки моста и выправительныхъ сооруженій;

3) что опасенія и нареканія на Романовскій мостъ судовладѣльцевъ, неоднократно высказанныя въ періодической печати и въ обращенныхъ непосредственно Министру жалобахъ, представляются мало обоснованными.

ВѢДОМОСТЬ

судовъ прошедшихъ Романовскій мостъ въ навигацію 1912 года.

Апрѣль мѣсяцъ, 1912 годъ.

Число мѣсяца.	2-ой пролетъ. Сверху. Паровыхъ. Товаро-пассажирскихъ.	2-ой пролетъ. Сверху. Паровыхъ. Буксирныхъ порожнихъ.	2-ой пролетъ. Сверху. Паровыхъ. Буксирныхъ съ возомъ.	2-ой пролетъ. Сверху. Не паровыхъ.	3-ій пролетъ. Сверху. Паровыхъ. Товаро-пассажирскихъ.	3-ій пролетъ. Сверху. Паровыхъ. Буксирныхъ порожнихъ.	3-ій пролетъ. Сверху. Паровыхъ. Буксирныхъ съ возомъ.	3-ій пролетъ. Сверху. Не паровыхъ.	4-ый пролетъ. Сверху и снизу. Паровыхъ. Товаро-пассажирскихъ.	4-ый пролетъ. Сверху и снизу. Паровыхъ. Буксирныхъ порожнихъ.	4-ый пролетъ. Сверху и снизу. Паровыхъ. Буксирныхъ съ возомъ.	4-ый пролетъ. Сверху и снизу. Не паровыхъ сплавныхъ.	4-ый пролетъ. Сверху и снизу. Плотовъ.	5-ый пролетъ. Снизу. Паровыхъ. Товаро-пассажирскихъ.	5-ый пролетъ. Снизу. Паровыхъ. Буксирныхъ порожнихъ.	5-ый пролетъ. Снизу. Паровыхъ. Буксирныхъ съ возомъ.	5-ый пролетъ. Снизу. Не паровыхъ.	6-ой пролетъ. Снизу. Паровыхъ. Товаро-пассажирскихъ.	6-ой пролетъ. Снизу. Паровыхъ. Буксирныхъ порожнихъ.	6-ой пролетъ. Снизу. Паровыхъ. Буксирныхъ съ возомъ.	6-ой пролетъ. Снизу. Не паровыхъ.	Сколько пароходовъ при проходѣ моста расчаливали караванъ.
9	—	1	—	—	2	—	1	4	—	—	—	—	—	1	—	4	8	—	—	—	—	въ раз-
10	—	—	—	—	4	—	2*	5	—	—	—	—	—	4	1	1	4	—	—	—	—	1* чалку.
11	1	1	—	—	7	2	10*	40	—	—	—	—	—	4	—	1	4	—	—	—	—	5* »
12	1	2	1	2	3	3	9*	27	—	—	—	—	—	3	3	3	7	—	1	—	—	3* »
13	—	1	—	—	5	3	5*	26	—	—	2*	—	2	6	1	2	4	—	—	—	—	4* »
14	—	1	—	—	4	3	6*	21	—	—	3*	—	3	7	—	5	10	—	1	1	2	2* »
15	—	2	—	—	3	1	5*	19	—	—	3*	—	3	9	—	4	6	—	—	—	—	3* »
16	—	—	—	—	6	—	4	8	—	—	5*	—	5	9	—	3	7	—	—	—	—	—
17	1	—	—	—	8	5	4*	14	—	—	4*	19	4	8	—	3	4	—	1	—	—	1* »
18	—	1	—	—	7	5	6*	19	—	—	7*	9	6	9	—	2	3	—	—	1	1	2* »
19	1	—	—	—	11	—	3	3	—	—	6*	7	7	8	—	5	8	—	—	—	—	—
20	—	2	—	—	9	4	3*	11	—	—	9*	2	9	10	—	11	15	—	—	—	—	2* »
21	2	—	—		10	—	3	12	—	—	11*	4	11	9	1	5	5	—	—	—	—	—
22	1	—	—	—	8	—	1	3	—	—	9*	11	9	9	—	19	24	—	—	—	—	—
23	2	—	—	—	7	3	1	4	—	—	7*	1	7	10	2	13	21	—	—	1	1	—
24	2	—	—	—	8	1	1	1	—	—	8*	13	8	9	—	6	13	—	1	—	—	—
25	1	—	—	—	9	—	4	6	—	—	12*	2	12	9	—	11	1	—	—	—	—	—
26	—	1	—	—	10	3	3*	9	—	—	7*	3	7	10	1	11	7	—	—	—	—	1* »
27	2	—	—	—	8	1	1	2	—	—	8*	12	8	9	—	9	1	—	—	—	—	—
28	—	—	1	1	9	—	6*	18	—	—	6*	14	6	9	1	14	17	—	1	—	—	1* »
29	—	—	—	—	10	2	2*	7	—	—	9*	6	9	10	—	12	5	—	2	—	—	1* »
30	1	1	—	—	8	2	2*	9	—	—	7*	—	7	9	—	6	18	—	—	—	—	2* »
Итого.	15	13	2	3	156	38	82	258	—	—	123	103	123	171	10	153	233	—	7	3	4	28* »

Всего судовъ прошло—1.497.

* съ плотами.

Май мѣсяцъ 1912 годъ.

Число мѣсяца.	2-ой пролетъ. Сверху. Паровыхъ. Товаро-пассажирскихъ.	2-ой пролетъ. Сверху. Паровыхъ. Буксирныхъ порожнихъ.	2-ой пролетъ. Сверху. Паровыхъ. Буксирныхъ съ возомъ.	2-ой пролетъ. Сверху. Не паровыхъ.	3-ій пролетъ. Сверху. Паровыхъ. Товаро-пассажирскихъ.	3-ій пролетъ. Сверху. Паровыхъ. Буксирныхъ порожнихъ.	3-ій пролетъ. Сверху. Паровыхъ. Буксирныхъ съ возомъ.	3-ій пролетъ. Сверху. Не паровыхъ.	4-ый пролетъ. Сверху и снизу. Паровыхъ. Товаро-пассажирскихъ.	4-ый пролетъ. Сверху и снизу. Паровыхъ. Буксирныхъ порожнихъ.	4-ый пролетъ. Сверху и снизу. Паровыхъ. Буксирныхъ съ возомъ.	4-ый пролетъ. Сверху и снизу. Не паровыхъ сплавныхъ.	4-ый пролетъ. Сверху и снизу. Плотовъ.	5-ый пролетъ. Снизу. Паровыхъ. Товаро-пассажирскихъ.	5-ый пролетъ. Снизу. Паровыхъ. Буксирныхъ порожнихъ.	5-ый пролетъ. Снизу. Паровыхъ. Буксирныхъ съ возомъ.	5-ый пролетъ. Снизу. Не паровыхъ.	6-ой пролетъ. Снизу. Паровыхъ. Товаро-пассажирскихъ.	6-ой пролетъ. Снизу. Паровыхъ. Буксирныхъ порожнихъ.	6-ой пролетъ. Снизу. Паровыхъ. Буксирныхъ съ возомъ.	6-ой пролетъ. Снизу. Не паровыхъ.	Сколько пароходовъ при проходѣ моста расчаливали караванъ.
1	—	1	—	—	10	1	8*	21	—	—	—	3	—	11	—	7	10	—		—	—	1* въ разчалку.
2	—	—	—	—	9	1	6*	17	—	—	—	8	—	10	—	12	17	—		—	—	1* »
3	—	2	—	—	10	1	11*	32	1**	—	—	18	—	9	1	4	7	—		—	—	4* »
4	1	—	—	—	9	2	12*	35	—	—	—	7	—	11	—	10	19	—		—	—	3* »
5	—	—	—	—	9	—	9*	35	—	—	1*	14	4	10	—	4	8	—		—	—	3* »
6	—	—	—	—	10	—	11*	36	—	—	—	11	—	11	1	10	13	—		—	—	5* »
7	—	—	—	—	10	—	8*	21	1**	—	1*	12	2	9	—	10	18	—		—	—	3* »
8	2	—	—	—	9	1	8*	34	—	—	1*	6	3	10	—	5	6	—		—	—	6* »
9	—	—	—	—	10	—	12*	38	—	—	—	15	1	11	—	8	13	—		—	—	5* »
10	—	—	—	—	10	—	2	3	1***	—	1*	14	2	9	1	2	14	—		—	—	—
11	1	—	—	—	10	2	7*	17	—	—	—	10	—	10	—	3	4	—		—	—	2* »
12	2	—	—	—	8	1	2*	9	—	—	—	8	1	11	2	11	21	—		—	—	1* »
13	—	—	—	—	10	5	12*	38	1***	—	1*	17	5	9	—	3	4	—		—	—	3* »
14	1	—	—	—	9	4	11*	37	—	—	—	13	—	10	1	2	5	—		—	—	5* »
15	—	—	—	—	10	1	3*	7	—	—	1*	12	4	10	—	5	16	—		—	—	—
Итого.	7	3	—	—	144	19	122	380	4	—	6	168	22	151	6	103	174	—		—	—	42* »

Заканчивается.

Всего судовъ прошло—1.309.

* съ плотами.
** снизу.
*** сверху.

Изложеннымъ исчерпывается предметъ совѣщанія и Предсѣдатель закрываетъ засѣданіе выраженіемъ признательности мѣстнымъ представителямъ за всестороннее и подробное освѣщеніе поставленныхъ на обсужденіе вопросовъ.

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

Членъ Подкомиссіи *П. П. Мигулинъ.*

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Н. Богдановъ,* *Сер. Воищевъ.*

VI.

Описаніе объѣзда дороги.

12 іюня 1912 г. въ 7 ч. 10 мин. вечера съ поѣздомъ № 7 bis отбыла изъ Петербурга въ Москву Канцелярія Подкомиссіи для обслѣдованія Моск.-Каз. ж. д. Въ 11 ч. ночи со скорымъ поѣздомъ отбылъ изъ Петербурга Предсѣдатель Подкомиссіи Особой Высшей Домиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре.

13 іюня въ Москву прибылъ и присоединился къ Подкомиссіи членъ-экспертъ главный контролеръ Екатерининской ж. д. Н. А. Масловъ. 14 іюня прибылъ въ Москву членъ Высшей Комиссіи проф. П. П. Мигулинъ, и Подкомиссія въ полномъ составѣ при дѣлопроизводителяхъ Высшей Комиссіи С. М. Воищевѣ и Н. С. Богдановѣ приступила къ обслѣдованію Московско-Казанской ж. д.

Въ теченіе дня 14 іюня Подкомиссія имѣла рядъ совѣщаній съ представителями правленія и управленія Моск.-Каз. ж. д. Протоколы засѣданій помѣщены особо.

15 іюня въ 9 ч. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Москва. Осмотръ былъ начатъ съ пассажирскаго зданія.

Ст. Москва.

Каменное пассажирское зданіе, такъ называемый „Рязанскій вокзалъ", существующее съ основанія дороги, очень старое и тѣсное. Зданіе это какъ въ части для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ, такъ и въ части для служащихъ, совершенно неудовлетворительно. Пассажирамъ I и II классовъ отведены два помѣщенія, отдѣленныя другъ отъ друга. Въ первомъ помѣщеніи проходномъ сосредоточивается главная масса пассажировъ. Здѣсь имѣются диваны для ожидающей публики, здѣсь же помѣщаются билетныя кассы и это же помѣщеніе служитъ для прохода пасажировъ на улицу, на перонъ и въ буфетъ. Второе помѣщеніе присоединено къ пассажирскому помѣщенію сравнительно недавно и принадлежало ранѣе управленію. Въ настоящее время лишь второй этажъ вокзала занятъ управленіемъ. Общая площадь пассажирскихъ помѣщеній, включая и III кл.=253,90 кв. саж. Билетовъ продавалось: въ 1909 году—967.780, въ 1910 г.—1.023.35 и въ 1911 г.—1.104.881 шт.

Помѣщеніе для пассажировъ III кл. расположено въ противоположной сторонѣ отъ вышеописанныхъ и соединяется съ ними узкимъ темнымъ корридоромъ, по обѣимъ сторонамъ котораго расположены служебныя, чрезвычайно тѣсныя комнатки. Залъ третьяго класса также тѣсенъ и грязенъ.

Противъ перона отправленія, прилегающаго къ вышеопи-

саннымъ помѣщеніямъ, черезъ 4 пути расположенъ перонъ прибытія, къ которому прилегаетъ другая часть служебныхъ помѣщеній, также тѣсныхъ. Общая площадь служебныхъ помѣщеній—115,42 кв. саж.

Путевое устройство ст. Москва-пассажирская чрезвычайно стѣсненное. Въ настоящее время имѣется: два главныхъ пути, длиной между входными семафорами 680,00 саж., 22 запасныхъ пути съ полезной длиной 1 499,10 саж., 1 обгонный путь, длиной 74,90 саж., 4 пути прибытія, полезной длиной 312,57 саж., 2 пути отправленія, длиной 179,40 саж., 4 пути нагрузочныхъ, длиной 143,90 с., спеціальныхъ сортировочныхъ путей нѣтъ, 5 выгрузочныхъ, длиной 167,30 саж., 2 ремонтныхъ, общей длиной 183,75 саж. для постановки вагоновъ и 14 путей, общей длиной 1132,37 саж. для паровозовъ, 6 путей къ депо, общей длиной 657,43 саж., 3 пути къ поворотнымъ кругамъ, общей длиной 709,70, 2 пути для м. сл., общей длиной 128,18 саж., 84 стрѣлки и 13 стрѣлочныхъ постовъ.

Такое путевое устройство слѣдуетъ признать совершенно неудовлетворительнымъ.

Во время осмотра Подкомиссіей пассажирскихъ и служебныхъ помѣщеній, а также и путевого устройства, на станціонныхъ путяхъ находилось нѣсколько составовъ пассажирскихъ поѣздовъ, готовыхъ къ отправленію и только что прибывшихъ.

Подкомиссія осмотрѣла составъ дачнаго поѣзда № 56; вагоны II и III кл. очень хорошіе, удобные, содержатся чисто. Во второмъ дачномъ поѣздѣ, только что прибывшемъ, Подкомиссія осмотрѣла вагонъ I кл. старый, но вполнѣ годный для дачнаго движенія.

Въ дачныхъ поѣздахъ вагоны III кл. передѣланы изъ товарныхъ, отдѣлка ихъ и приспособленіе не оставляютъ желать лучшаго. Вагоны II кл. передѣланы изъ III кл. и приспособленіе ихъ обошлось до 3.000 руб. на вагонъ.

Значительная часть пассажирскихъ поѣздовъ на Моск.-Каз. ж. д. сцѣпляется американскимъ способомъ, при помощи особыхъ сцѣпныхъ приборовъ, которые Моск.-Каз. ж. д. считаетъ лучшими.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала мимо дома управленія дороги въ пріемный покой.

Зданіе пріемнаго покоя каменное, одноэтажное, съ полуподвальнымъ помѣщеніемъ.

Подкомиссія осмотрѣла первый этажъ, въ которомъ находятся: пріемная, площадью 17,17 кв. саж., перевязочная, пл. 7,05 кв. саж., палата на 2 койки, пл. 3,92 кв. саж., 3 кабинета для врачей, пл.: 3,92 + 4,20 + 7,05, аптека, пл. 7,68, кабинетъ старшаго врача, пл. 6,15 кв. саж. и др. Здѣсь же находится квартира провизора, пл. 13,52 кв. саж.

Въ подвальномъ этажѣ помѣщаются: дежурная фельдшера, кладовая, квартиры разсыльныхъ, архивъ и пр.

Всѣ осмотрѣнныя Подкомиссіей помѣщенія найдены вполнѣ соотвѣтственными, а ожидальня очень хорошей.

Въ правленіи Моск.-Каз. ж. д. имѣется проектъ полнаго переустройства ст. Москва-пассажирская съ постройкою новаго, очень обширнаго пассажирскаго зданія. При осуществленіи этого проекта многія изъ существующихъ построекъ, прилегающихъ къ станціи, будутъ снесены. Вышеописанный пріемный покой, однако, останется.

Отъ пріемнаго покоя Подкомиссія прослѣдовала въ холодильный складъ, расположенный противъ пріемнаго покоя въ очень близкомъ отъ него разстояніи.

Холодильникъ.

Прибытіе въ Москву скоропортящихся грузовъ по Моск.-Каз. ж. д. весьма значительно, такъ какъ эта дорога связываетъ съ Москвой богатѣйшій въ Россіи Казанскій яичный раіонъ, затѣмъ богатѣйшіе раіоны мяса, битой птицы и особенно дичи; естественно, что принятіе мѣръ для храненія различныхъ скоропортящихся грузовъ, на случай неполученія ихъ немедленно по прибытіи, совершенно необходимо, а потому правленіемъ дороги и было предположено построить для этой цѣли спеціальный пакгаузъ, размѣры котораго опредѣлились изъ слѣдующихъ соображеній.

Скоропортящіеся продукты, прибывающіе въ Москву по Моск.-Каз. ж. д., распредѣлялись въ 1909 г. слѣдующимъ образомъ:

1) овощей всего въ годъ прибыло 1.568.000 пуд., главная перевозка въ іюнѣ—ноябрѣ, при чемъ максимумъ въ октябрѣ достигаетъ до 600 тыс. пудовъ;

2) мяса всего въ годъ прибыло 1.378.000 пуд.; въ декабрѣ около 600 тыс. пудовъ;

3) рыбныхъ товаровъ прибыло 420.900 пуд.;

4) молочныхъ скоповъ и масла прибыло 226.200 пудовъ;

5) фруктъ и плодовъ свѣжихъ 225.900 пуд.;

6) пива, портера и кваса—167.700 пуд.;

7) яицъ и яичныхъ желтковъ—135.500 пуд.;

8) вина виноградного—116.200 пуд.

Общее количество скоропортящихся грузовъ, прибывшихъ въ 1909 г. по Моск.-Каз. ж. д., было 4.239.393 пуд., или, въ среднемъ, въ мѣсяцъ 350 тыс. пудовъ.

Предполагая, что холодный пакгаузъ будетъ обслуживать $^1/_3$ всѣхъ грузовъ, прибывающихъ по Моск.-Каз. ж. д., получится грузооборотъ его, равный, въ среднемъ, въ мѣсяцъ—120.000 пуд.

Предполагая, далѣе, что въ складѣ товары будутъ полностью

обмѣниваться на новые въ теченіе, въ среднемъ, 1—2 недѣль, опредѣлятся и размѣры склада на 70—75 тыс. пудовъ, или на 150 вагоновъ.

При опредѣленіи рода грузовъ, предполагаемыхъ для храненія въ складѣ, прежде всего, приходится встрѣчаться съ предполагаемымъ къ проведенію въ жизнь городскимъ самоуправленіемъ обязательнаго постановленія о предварительномъ санитарномъ осмотрѣ всѣхъ мясныхъ продуктовъ, поступающихъ въ Москву по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ ,

Проведенное въ жизнь упомянутое обязательное постановленіе заставляетъ совершенно отказаться отъ предположеній принимать на храненіе мясные продукты (охлажденныя и мороженныя баранину и говядину), кромѣ дичи и битой птицы.

Поэтому, при расчетѣ склада не предположено храненіе мяса, *а для дичи и битой птицы* предусмотрѣно *25.000 пуд.* Рыбѣ удѣлена камера на 25.000 пуд. въ виду тѣхъ соображеній, что рыбная промышленность на Аральскомъ морѣ начинаетъ развиваться, также начинаетъ развиваться и перевозка рыбныхъ продуктовъ съ Дальняго Востока, а затѣмъ возможно доставка свѣжей мороженой рыбы съ Волги при устройствѣ тамъ судовъ съ холодными камерами, а также морозильниковъ.

Маслу отведена камера на 10.000 пудовъ.

Яйцамъ отведено помѣщеніе на 10.000 пуд.

Наконецъ, фруктамъ отведена камера на 5.000 пудовъ.

Родъ грузовъ и количество ихъ въ холодномъ складѣ усматриваются изъ слѣдующей таблицы:

	Количество груза въ пудахъ.	Количество груза въ килограм.	Т° храненія С°.
1) Дичь и битая птица	25.000	406.000	— 6
2) Рыба мороженая	25.000	406.000	— 8
3) Масло	10.000	163.000	— 2
4) Яйца.	10.000	163 000	— 0
5) Фрукты	5.000	81.500	— 0

Согласно подсчету, размѣръ склада для храненія 75.000 пуд. указаннаго товара опредѣлился въ 540 кв. саж. площади храненія; при высотѣ камеры въ 1,5 саж., объемъ опредѣлится въ 810 куб. саж.

Согласно приложенію къ расцѣночной вѣдомости на 8.400.000 руб., переданной въ Высшую Комиссію (приложеніе № 4), стоимость склада опредѣлилась въ 232.000 руб.

Такимъ образомъ, стоимость склада, падающая на 1 пудъ проектируемаго размѣра товарнаго склада, выразится въ $\frac{232.000}{75.000} =$ $= 3$ р. 10 к.

а стоимость 1 куб. саж. склада, не считая машиннаго отдѣленія, выразится: $\frac{232.000}{810} = 2.864$ руб. что, примѣрно, соотвѣтствуетъ цѣнамъ заграничныхъ холодныхъ пакгаузовъ.

Выгодность сооружаемаго пакгауза подтверждается слѣдующимъ расчетомъ, при которомъ учитывается:

1) процентъ съ капитала и амортизаціи въ размѣрѣ 7½%;

2) машинная эксплоатація: энергія, вода и пр. при 240 дняхъ (8 мѣс.) работы склада;

3) администрація: техническая и коммерческая службы 5% отъ 232.000 руб.;

4) ремонтъ машиннаго оборудованія 2% и

5) ремонтъ зданія 1%.

Принимая при исчисленіи доходности склада коэффиціентъ выгодности загрузки въ 0,5 и эксплоатаціи склада 8 мѣсяцевъ, получится:

$75.000 \times 0,5 \times 8 = 300.000$ пудо-мѣсяцевъ.

Такъ какъ тарифныя ставки на хранимые товары, при существованіи различныхъ системъ тарификаціи холодныхъ складовъ, весьма различны, то можно основываться при первоначальныхъ исчисленіяхъ на попудной мѣсячной ставкѣ, не превосходящей ставки существующихъ въ Россіи складовъ; послѣдняя достигаетъ до 40—50 коп., въ зависимости отъ рода хранимыхъ продуктовъ и мѣстныхъ условій.

Принимая, въ видахъ осторожности, среднюю цѣну храненія въ 25 коп. за 1 пудо-мѣсяцъ, получится валовой доходъ: $25 \times 300.000 = 75.000$ руб.

Ежегодно чистый доходъ, такимъ образомъ, выразится въ размѣрѣ: 75.000—40.300р.=34.700 р.

Кромѣ количества товаровъ, заданіемъ для выработки проекта зданія служитъ обмѣнъ, или возобновленіе ихъ. Предполагая, что въ желѣзнодорожномъ холодномъ складѣ храненіе пищевыхъ продуктовъ, вообще говоря, не должно быть весьма продолжительнымъ, съ другой стороны, обращаясь къ даннымъ помѣсячнаго прибытія въ Москву различныхъ скоропортящихся грузовъ по Моск.-Каз. ж. д., можно считать достаточнымъ трехкратное возобновленіе товаровъ въ мѣсяцъ, иначе говоря, возобновленіе товаровъ должно происходить въ теченіе 10 дней, считая въ день 10% поступленія свѣжаго товара въ складъ.

Вода для конденсаторовъ, въ виду нахожденія вблизи двухъ буровыхъ скважинъ артезіанскихъ колодцевъ, предположена именно изъ указанныхъ колодцевъ съ температурой $+10^0$ С.

Произведенныя измѣренія показали, что температура воды при вытеканіи равна + 5°; предполагая же постоянное нагрѣваніе при прохожденіи 200 саж. разстоянія и въ цѣляхъ запаса, при расчетахъ слѣдуетъ принять + 10° С.

Жестокость воды оказалась 60°—70° (по нѣмецкимъ нормамъ) и, въ виду замѣтнаго постепеннаго, въ теченіе послѣднихъ лѣтъ, увеличенія жестокости воды, было запроектировано устройство конденсатора оросительнаго типа, а не погружного.

Само зданіе, по проекту, представляетъ собой 3-этажный желѣзобетонный корпусъ для храненія:

въ I этажѣ (полуподвалъ) . . . рыбы,
„ II „ . . . дичи и битой птицы
и III „ . . . масла, яицъ, фруктовъ.

Длина зданія—15 саж. для возможности установки вдоль платформы 4 вагоновъ-ледниковъ двухосныхъ (по 3,87 с. × 4 = = 15,48 с.).

Размѣры зданія: 15 с. × 12 с. × 4,5 с. (3 этажъ по 1,5 саж. въ чистомъ видѣ).

Посрединѣ зданія-корридоръ; нижній этажъ входитъ большей своей частью въ землю и уровень пола 2 этажа, уровень платформъ и пола вагоновъ и фуръ находятся въ одной плоскости.

Размѣры машиннаго зданія опредѣлились въ 6 × 7 саж. при компактномъ распредѣленіи машинъ.

Основными частями зданія являются: желѣзобетонный остовъ наружныхъ стѣнъ, желѣзобетонное заполненіе панелей остова, плоскія перекрытія этажей и, подпирающія послѣднія, промежуточныя колонны.

Остовъ наружныхъ стѣнъ состоитъ изъ желѣзобетонныхъ столбовъ, сѣченіемъ 500 × 500 миллиметровъ, соединенныхъ между собою желѣзобетонными обвязками въ уровнѣ перекрытій этажей. Въ столбахъ имѣются пазы, глубиною 50 м.м., въ которые входятъ желѣзобетонныя стѣнки, заполняющія панели стѣны между столбами. Обвязка представляетъ собою желѣзобетонное ребро, которое вмѣстѣ съ перекрытіемъ образуетъ монолитную балку, сѣченіе которой имѣетъ форму буквы Г.

Панели, на которыя дѣлится стѣна столбами остова, заполнены желѣзобетонными стѣнками, толщ. 130 м.м., арматура коихъ не связана съ арматурою столбовъ. Такимъ образомъ, заполненіе каждой панели при колебаніи температуры можетъ деформироваться независимо отъ прочихъ частей конструкціи. Стѣнки, образующія заполненіе панелей, не несутъ никакой нагрузки, кромѣ собственнаго вѣса, а, слѣдовательно, подлежатъ расчету на давленіе вѣтра снаружи. Концами своими онѣ опираются на фундаменты столбовъ остова, въ предѣлахъ же пролета висятъ свободно. Съ обвязками онѣ также не имѣютъ ни-

какой связи, будучи отдѣлены отъ послѣднихъ щелью, ширина коей равна толщинѣ пробковой изоляціи.

Этажи перекрыты прямыми желѣзобетонными безбалочными перекрытіями, которыми образуется плоскій потолокъ каждаго помѣщенія и одновременно полъ слѣдующаго этажа.

Безбалочное перекрытіе, такимъ образомъ, представляетъ собою одну сплошную плиту, усиленную по периметру ребромъ (обвязка) и подпертую лишь колоннами въ отдѣльныхъ точкахъ, которыя въ планѣ дѣлятъ плиту, приблизительно, на квадраты.

Лишь въ мѣстахъ, гдѣ въ перекрытіяхъ имѣются отверстія (для подъемниковъ и лѣстничныхъ клѣтокъ), устраиваются соотвѣтствующія ребра по периметру отверстія, вмѣстѣ съ перекрытіемъ образующія балки Г-образнаго сѣченія.

Такое безбалочное перекрытіе пріобрѣтаетъ особенную цѣнность для холоднаго пакгауза, гдѣ приходится подвѣшивать разсольныя трубы. При устройствѣ безбалочнаго покрытія избѣгается то, что американцы называютъ въ холодныхъ складахъ „вонючимъ пространствомъ“ между ребрами балочнаго перекрытія, гдѣ отсутствуетъ правильная и вообще всякая циркуляція воздуха.

Желѣзобетоннымъ колоннамъ подвальнаго этажа придана въ сѣченіи квадратная форма, такъ какъ онѣ должны облицовываться пробкою. Въ прочихъ этажахъ колонны сдѣланы круглаго сѣченія во избѣжаніе поврежденія угловъ и въ видахъ большаго удобства поддержанія чистоты въ помѣщеніяхъ при эксплоатаціи. Въ подвальномъ этажѣ углы колоннъ на высоту 2 метр. защищаются бронирующими угольниками.

Для устройства фундаментовъ подъ всѣ колонны примѣнена бутовая кладка на растворѣ изъ портландскаго цемента, но для обезпеченія равномѣрной передачи давленій на грунтъ подошва фундамента усилена подготовкой изъ трамбованнаго бетона толщиною 150 м.м. Для надлежащаго распредѣленія давленія отъ башмака колоннъ на поверхность фундамента устроена подушка изъ трамбованнаго бетона, толщиною 350 м.м.

Надъ зданіемъ пакгауза устроена толевая кровля по досчатой обрѣшеткѣ, а надъ машиннымъ зданіемъ—гольццементная.

Изоляція зданія выполнена изъ пробковыхъ пластинъ.

Полъ нижняго подвальнаго этажа, въ предупрежденіе промерзанія почвы, составленъ слѣдующимъ образомъ, начиная отъ земли:

бетонъ	. . 10	сант.
шлакъ	. . 40	„
бетонъ	. . 10	„
пробка	. . 12	„
бетонъ	. . 12	„

Это дастъ коэффиціентъ теплопроводности для пола 0,225, допускаемый 0,40. Наружныя стѣны желѣзобетонной конструкціи въ 16 см. и 13 см. имѣютъ пробковую изоляцію въ 16 см.; коэффиціентъ теплопроводности—0,36.

Наконецъ, потолокъ верхняго этажа изолированъ слѣдующимъ образомъ при коэффиціентѣ 0,1, начиная снизу:

желѣзобетонъ . . .	140 мм.,
пробка	40 „
деревянныя сухія опилки	1000 „

Междуэтажныя перекрытія, на случай работы отдѣльныхъ этажей, также изолированы пробкой въ 80 м.м. при толщинѣ желѣзобетоннаго перекрытія въ 180 мм.

Машинное оборудованіе.

Заданія для машиннаго оборудованія—слѣдующія:

1. Охлажденіе рыбнаго склада, площадью около 158 кв. саж., при высотѣ 4,5 арш. на—8° С., при храненіи 25.000 пуд. и ежедневной загрузкѣ въ 2.500 пуд. мороженой рыбы.

2. Охлажденіе склада битой птицы, площадью около 150 кв. саж., при высотѣ 4,5 арш. на—6° С., при храненіи 25.000 пуд. и ежедневной загрузкѣ въ 2.500 пуд. мороженой битой птицы.

3. Охлажденіе яичнаго склада, площадью около 81 кв. саж., на—½° С., при храненіи 10.000 пуд. и ежедневной загрузкѣ въ 1000 пуд. яицъ въ день температурной въ +20° С.

4. Охлажденіе склада масла, площадью около 51 кв саж., на—2° С. (приблизительно), при храненіи 10.000 пуд. и ежедневной загрузкѣ 1000 пуд. масла температурной около + 20° С.

5. Охлажденіе склада фруктовъ, площадью около 26 кв. саж., на—1° С. (прибл. до + 4° С., при храненіи 5.000 пуд. и ежедневной загрузкѣ въ 500 пуд. фруктовъ температурной около +20° С.

Производительность сооруженія разсчитана на основаніи этихъ заданій, а также на основаніи слѣдующихъ дальнѣйшихъ предположеній:

а) что полъ подвальнаго помѣщенія, потолокъ верхняго этажа, наружныя стѣны и стѣны корридоровъ изолированы такимъ образомъ, что коэффиціентъ теплопроводности на 1 кв. метръ при 1° С. разницы въ температурахъ составлялъ не болѣе 0,40;

б) что всѣ двери будутъ плотно затворяться и будутъ хорошо изолированы;

в) что холодильная машина будетъ работать около 20 часовъ въ сутки при максимальной загрузкѣ во время теплаго времени года;

г) что половина оборудованія при непрерывной работѣ будетъ въ состояніи охлаждать весь пакгаузъ даже въ самое жаркое время, если онъ не будетъ загружаться свѣжими, подлежащими охлажденію, фруктами, яйцами и масломъ;

д) что воздухъ можетъ возобновляться въ помѣщеніяхъ съ температурой въ —6 и 8° С. одинъ разъ, а въ остальныхъ помѣщеніяхъ не менѣе двухъ разъ въ день.

На основаніи этихъ данныхъ произведенъ калорическій расчетъ пакгауза, давшій слѣдующее необходимое количество калорій:

Расходъ холода, потребный для перваго этажа (рыбное помѣщеніе):

а) передача холода	550.000	кал. въ день.,
б) охлажденіе рыбы	113.000	„ „ „
в) охлажденіе возобновляемаго воздуха	52.000	„ „ „
Итого . .	715.000	кал. въ день.

Расходъ холода для второго этажа (помѣщеніе для мороженой птицы):

а) передача	500.000	кал. въ день.,
б) охлажденіе птицы.	150.000	„ „ „
в) охлажденіе возобновляемаго воздуха	50.000	„ „ „
Итого . .	700.000	кал. въ день.

Расходъ холода для третьяго этажа:

а) передача холода вслѣдствіе теплопроводн.	475.000	кал. въ день,
б) охлажденіе яицъ	490.000	„ „ „
в) „ масла	184.500	„ „ „
г) „ фруктъ	245.000	„ „ „
д) возобновленіе воздуха . . .	180.000	„ „ „
Итого .	1.574.500	кал. въ день.

Калорическій эквивалентъ работы вентиляторовъ:

Потребная сила 7 лош. силъ =640 кал. въ часъ на 1 лош. силу, всего

$$640 \times 7 = 4.500 \text{ кал.},$$

при 20-часовой работѣ

$$4.500 \times 20 = 100.000 \text{ кал. въ день.}$$

Общее холодовозмѣщеніе:

1)	715.000	кал.	въ	день.
2)	700.000	„	„	„
3)	1.574.500	„	„	„
4)	100.000	„	„	„
Итого . .	3.089.500	кал.	въ	день.

При 20-часовой работѣ машинъ, часовая производительность выразится въ 154.000 кал. или, округленно. 160.000 кал.

Эта производительность распредѣляется на двѣ совершенно одинаковыя холодильныя машины въ 80.000 калорій каждая, для возможности работать лишь половиной всего сооруженія, а именно въ болѣе прохладные дни или при меньшей загрузкѣ помѣщеній.

Обѣ машины, приводимыя въ движеніе электромоторами, соединены между собою трубопроводами такимъ образомъ, что компрессоры и аппараты могутъ работать другъ съ другомъ въ любой комбинаціи.

Цилиндръ и сальникъ снабжены холодильной рубашкой, для того, чтобы имѣть возможность работать съ перегрѣвомъ, съ цѣлью достиженія большей производительности.

Конденсаторы сдѣланы оросительными. Эта конструкція имѣетъ то преимущество, что трубы легко можно чистить и содержать въ порядкѣ. Поверхность охлажденія разсчитана съ запасомъ.

Для достиженія достаточнаго охлажденія амміака, на помощь конденсаторамъ установлены два, такъ называемыхъ, охладителя жидкости, при помощи которыхъ амміакъ, какъ при погруженныхъ конденсаторахъ, можетъ быть охлажденъ почти до температуры холодной воды.

Эти охладители жидкости сдѣланы закрытыми; притекающая свѣжая холодная вода протекаетъ черезъ нихъ въ направленіи, противоположномъ движенію амміака, а затѣмъ въ качествѣ дополнительной воды поступаетъ въ распредѣлительный бакъ оросительнаго конденсатора, гдѣ орошеніе поддерживается при помощи двухъ центробѣжныхъ насосовъ.

Рефрижераторы круглой формы и снабжаются разсчитанными съ запасомъ поверхностями охлажденія. Въ нихъ охлаждается соляной растворъ до температуры прибл. —12° —15° С. и затѣмъ помощью двухъ центробѣжныхъ насосовъ подается въ системы холодильныхъ трубъ.

Холодильное устройство состоитъ, главнымъ образомъ, изъ желѣзныхъ, гладкихъ трубъ, подвѣшенныхъ подъ потолкомъ, въ которыхъ циркулируетъ холодный соляной растворъ. Отдѣльныя системы присоединены къ главной магистрали такимъ образомъ,

что имѣется возможность регулировки, а равно совершеннаго ихъ выключенія во всякое время.

Исключеніе составляетъ отдѣленіе для яицъ, гдѣ трубы сдѣланы ребристыми; въ немъ же имѣется и приспособленіе для отопленія, съ цѣлью поддержанія надлежащей сухости воздуха.

Расходъ силы обоихъ компрессоровъ составляетъ около 82 лош. силъ, тогда какъ приводимыя въ движеніе непосредственно мѣшалки рефрижераторовъ, а также 2 насоса для разсола и 2 циркуляціонныхъ насоса для холодильной воды и вентиляторы расходуютъ 17,5 лош. силъ.

Принимая трансмиссіонныя потери въ 10%, получимъ расходъ энергіи собственно холодильной машины въ

$$1,1 \times (82 + 17,5) = 110 \text{ лош. силъ.}$$

Однако, чтобы быть во всѣхъ отношеніяхъ обезпеченнымъ, и принимая во вниманіе то обстоятельство, что при употребленіи болѣе теплой холодильной воды расходъ силы компрессоровъ повышается на 4% на каждый градусъ, слѣдуетъ прибавить къ расходу энергіи компрессоровъ 25%, т. е. 28 лош. силъ.

Такимъ образомъ, получается мощность моторовъ $110 + 28 = 138$ дѣйствительныхъ лошадиныхъ силъ.

Ставя 1 электромоторъ въ 25 лош. силъ для всѣхъ прочихъ дополнительныхъ аппаратовъ (насосы, мѣшалки), на компрессоры останется тогда $138 - 25 = 113$ лош. силъ, для чего установлены 2 электромотора по 60 лош. силъ.

Кромѣ перечисленнаго оборудованія холоднаго пакгауза, для цѣлей надлежащей эксплоатаціи устроены:

1) два электрическихъ подъемника размѣрами 2 м.×3 м. грузоподъемностью въ 100 пуд. груза при средней скорости 0,3 м. въ секунду. Подъемники устроены въ особыхъ клѣткахъ, примыкающихъ къ корридору, клѣтки достаточно изолированы пробкой;

2) двое врѣзныхъ вѣсовъ грузоподъемностью въ 100 пуд., при чемъ одни вѣсы находятся въ корридорѣ средняго этажа со стороны желѣзнодорожной подходящей вѣтки, другіе вѣсы тоже въ корридорѣ средняго этажа со стороны выгрузного двора. Такимъ образомъ, всѣ грузы какъ прибывающіе на храненіе въ складъ, такъ и выдаваемые получателямъ, проходятъ черезъ вѣсы, подвергаясь взвѣшиванію;

3) освѣщеніе внутри камеръ—электрическое;

4) для привода воды для оросительнаго конденсатора изъ артезіанскаго колодца,—спеціальный водопроводъ, а для отвода отработанной конденсаціонной воды,—особая канализація;

5) для цѣлей коммерческой эксплоатаціи внутри склада, по-

слѣдній оборудованъ необходимымъ количествомъ вагонетокъ и телѣжекъ.

Изъ холодильнаго склада Подкомиссія направилась въ депо, при чемъ по дорогѣ Подкомиссіи демонстрировалось будущее развитіе станціи, указывалось мѣсто, гдѣ будетъ построенъ новый вокзалъ, какія зданія будутъ снесены и пр. Тендерныя будутъ приспособлены подъ временный вокзалъ, зданіе стараго вокзала будетъ снесено. Затѣмъ, Подкомиссія посѣтила депо и мастерскія, принадлежащія Московскому участку т.

Московскій участокъ тяги обслуживаетъ:

1. Пассажирское движеніе на участкѣ Москва-Рязань, протяженіемъ въ 185 верстъ при 9-ти парахъ поѣздовъ; на участкѣ Москва-Егорьевскъ, протяженіемъ въ 106 верстъ при одной парѣ поѣздовъ и на участкѣ Москва-Муромъ, протяженіемъ 270 верстъ при 2-хъ парахъ поѣздовъ.

2. Пригородное движеніе. На участкѣ Москва-Люберцы-Раменское при 31 парѣ поѣздовъ лѣтомъ и 17 парахъ зимой на участкѣ Москва-Гжель при 2-хъ парахъ.

3. Товаро-пассажирское движеніе на участкѣ Воскресенскъ-Егорьевскъ, протяженіемъ въ 22 версты при 2-хъ парахъ поѣздовъ, на участкѣ Луховицы-Зарайскъ, протяженіемъ въ 25 верстъ при 2-хъ парахъ поѣздовъ, на участкѣ Голутвинъ-Озеры, протяженіемъ въ 37 верстъ при 2-хъ парахъ поѣздовъ и на участкѣ Орѣхово-Ильинскій Погостъ, протяженіемъ 37 вер. при 2-хъ парахъ поѣздовъ.

4. Товарное движеніе на участкѣ Москва-Сортировочная-Рыбное, протяженіемъ въ 166 верстъ при 13-ти парахъ поѣздовъ лѣтомъ и 22—24 парахъ зимою и на участкѣ Москва-Сортировочная-Черусти при 2—3 парахъ поѣздовъ.

Мѣсячные пробѣги паровозовъ слѣдующіе:

Пассажирскихъ: на участкѣ Москва-Рязань и Москва-Муромъ средній—5.000 верстъ, наибольшій 7.000 вер., въ пригородныхъ поѣздахъ—4.000 вер.

Товарныхъ: на участкѣ Москва-Рыбное и Москва-Черусти средній—3.500 вер., наибольшій—4.000 верстъ.

Товаро-пассажирскихъ: на вѣтвяхъ средній—2.500 вер., наибольшій—3.000 верстъ.

Маневровыхъ—2.500 верстъ.

Пассажирскіе поѣзда обслуживаются паровозами типа 2—3—0 съ пароперегрѣвателями.

Пригородные поѣзда обслуживаются паровозами типа 2—3—0 и танками 0—3—0.

Товаро-пассажирскіе поѣзда обслуживаются паровозами типа 0—3—0, 0—3—2, 0—4—0.

Товарные поѣзда обслуживаются на участкѣ Москва-Рыбное и отчасти Москва-Черусти паровозами типа 0—4—0 системы ком-

паундъ и на участкѣ Москва Черусти типа 0—4—0 съ паропере грѣвателями.

Маневры обслуживаются лѣтомъ 2-мя танкъ-паровозами 0—3—0 и 16-ью паровозами типа 0—4—0, зимой 2-мя танкъ-паровозами 0—3—0 и 22-мя паровозами типа 0—4—0.

Отопленіе всѣхъ паровозовъ, кромѣ танковыхъ, угольное; танковыхъ—нефтяное. Такъ какъ въ настоящее время совершается переходъ съ нефтяного отопленія на угольное, то нѣкоторое количество пассажирскихъ паровозовъ работаетъ еще на нефтяномъ отопленіи.

На ст. Москва-пассажирская Подкомиссія осмотрѣла коренное депо для пассажирскихъ паровозовъ вѣернаго типа на 21 стойло; длина стойлъ—10,10 саж.; поворотный кругъ діаметромъ 64 фут.

Депо оборудовано электрическимъ освѣщеніемъ, электрическимъ приводомъ станковъ и насосовъ. Токъ получается отъ об-ва электрическаго освѣщенія 1886 г.

Въ депо примѣняется горячая промывка паровозовъ по способу Виттенбергъ-Шильганъ. Продолжительность промывки 6—8 часовъ. Механическое оборудованіе, служащее для текущаго ремента паровозовъ (малый ремонтъ паровозовъ Московскаго участка производится въ депо Москва-Сортировочная), состоитъ изъ: 1 токарнаго станка, 2 сверлильныхъ, 1 строгальнаго и 3 точилъ, приводимыхъ въ движеніе отъ электродвигателя.

Кромѣ депо ст. Москва-пасс., къ Московскому участку относятся слѣдующія депо:

1. На ст. Москва-Сортировочная коренное депо для товарныхъ паровозовъ,—вѣернаго типа на 27 стойлъ (15 стойлъ длиною 10,5 саж., 12 стойлъ длиною 12 саж.) съ поворотнымъ кругомъ системы Скварченко длиною 72 фут.

Изъ общаго числа стойлъ 20—22 назначаются для стоянки паровозовъ, а 5—7 для подъемки ихъ, при чемъ для лучшаго освѣщенія 5 подъемочныхъ стоилъ имѣютъ верхніе свѣтовые фонари, составляющіе 25% отъ площади крыши.

Въ двухъ стойлахъ имѣются колодцы съ гидравлическими подъемниками для единичной выкатки скатовъ.

И въ это депо практикуется горячая промывка по способу Виттенбергъ-Шильганъ.

Независимо отъ мастерской малаго ремонта въ седьмомъ стойлѣ паровознаго депо для производства текущаго ремонта установлены: 2 токарныхъ, 1 строгальный и 1 сверлильный станки, 1 кузнечный и 1 мѣдницкій горны. Станки приводятся въ движеніе отъ 5-ти сильнаго нефтяного двигателя.

Мастерская малаго ремонта непосредственно примыкаетъ къ концевымъ восточнымъ стойламъ паровознаго зданія. Колесныя

пары изъ-подъ поднятыхъ паровозовъ подаются въ мастерскую черезъ поворотный кругъ.

2. На ст. Раменское. Паровозное зданіе прямоугольнаго типа на 1 стойло, длиной 10,10 саж. и поворотнымъ кругомъ, діаметромъ въ 56 фут.

3. На ст. Голутвинъ два старыхъ прямоугольныхъ паровозныхъ зданія на 12 паровозовъ; это депо является въ настоящее время кореннымъ для 12 паровозовъ Московскаго участка, приписанныхъ къ депо Голутвинъ. При депо имѣется поворотный кругъ, діаметромъ въ 56 фут. До 1906 г., т. е. до введенія обслуживанія товарныхъ поѣздовъ паровозами Московскаго уч. отъ Москвы до Рыбнаго съ подсмѣной бригадъ на ст. Горки, паровозныя зданія служили въ качествѣ оборотнаго депо для товарныхъ паровозовъ Московскаго и Рязанскаго коренныхъ депо.

При южномъ паровозномъ зданіи имѣется мастерская, площадью 47,02 кв. саж., оборудованная станками: 1 токарнымъ, 1 сверлильнымъ и 1 точильнымъ; эти станки приводятся въ движеніе паровой машиной въ 4 лошадиныхъ силы, паръ для которой берется отъ паровоза.

4. На ст. Рыбное (Рязань-Сортировочная) имѣется вѣерное паровозное зданіе съ 3 стойлами, длиной 11,30 саж. и кругомъ, діаметромъ 64 фут.

Число стойлъ достаточное, принимая во вниманіе 2—3-часовой простой московскихъ паровозовъ съ одной стороны и маневровый способъ обслуживанія перегона Рязань-Рыбное (16 вер.) съ другой.

Оборотными депо для паровозовъ депо Голутвинъ служатъ депо при станціяхъ: Егорьевскъ, Озеры и Зарайскъ.

5. На ст. Егорьевскъ депо имѣетъ 2 стойла, длиною въ 8,72 саж. Поворотный кругъ, діаметромъ въ 55 фут.

6. На ст. Озеры имѣется 1 прямоугольное стойло, длиною въ 9,72 саж.; поворотный кругъ, діаметровъ въ 55 фут.

7. На ст. Зарайскъ—2 прямоугольныхъ стойла, длиною въ 9,60 саж.; поворотный кругъ, діаметромъ въ 55 фут.

8. На ст. Орѣхово имѣется 2 прямоугольныхъ стойла, длиною въ 8,96 и 11 саж. Это депо служило основнымъ для Орѣховскаго подъѣздного пути, когда послѣдній не былъ соединенъ съ сѣтью Моск.-Каз. ж. д.; при депо имѣлись мастерскія, упраздненныя съ открытіемъ движенія по линіи Люберцы-Арзамасъ, пересѣкающей этотъ подъѣздной путь; при депо имѣется поворотный кругъ, діаметромъ въ 56 фут.

9. На ст. Ильинскій Погостъ имѣется депо, состоящее изъ одного стойла, длиною въ 9,10 саж. и поворотный кругъ, діаметромъ въ 56 фут. Это депо служило оборотнымъ для паровозовъ депо Орѣхово.

10. На ст. Черусти имѣется вѣерное депо въ 3 стойла дли-

ною въ 12,00 саж., поворотный кругъ, діаметромъ въ 72 фут. Оборудованіе состоитъ изъ сверлильнаго станка и точила.

Главныя мастерскія Моск.-Каз. ж. д. расположены при станціяхъ: Москва-пассажирская, Перово и Алатырь, при чемъ Московскія и Алатырскія мастерскія служатъ для ремонта паровозовъ и тендеровъ, а Перовскія—для средняго и капитальнаго ремонта пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ. Текущій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ производится на станціи Москва-пассажирская. Кромѣ того, семь основныхъ депо дороги оборудованы мастерскими для ремонта паровозовъ.

Московскія главныя паровозныя мастерскія расположены на станціи Москва пассажирская и имѣютъ общую площадь крытыхъ помѣщеній въ 3.119,2 кв. саж.

Мастерскія въ настоящее время раздѣлены на слѣдующіе цехи:

паровозосборный съ тендернымъ,
механическій съ колесно-бандажнымъ,
котельный съ мѣдницкимъ и трубнымъ,
кузнечный,
литейный и электрическій.

Центральная силовая станція мастерскихъ, вмѣстѣ съ помѣщеніемъ для котловъ, занимающая площадь въ 84,90 кв. саж., оборудована:

паровой вертикальной машиной компаундъ въ 300 лош. силъ, работающей перегрѣтымъ паромъ,

двигателемъ Дизеля въ 180 лош. силъ и

газогенераторнымъ двигателемъ, приводящимъ въ движеніе компрессоръ для сжатаго воздуха въ 100 силъ.

Для паровой машины паръ получается изъ котельной, въ которой расположены 4 котла, общей поверхностью нагрѣва въ 519 кв. метр.

Центральная силовая станція мастерскихъ, вмѣстѣ съ пожайшихъ къ станціи, передача производится на трансмиссіонный валъ помощью ремней и канатовъ, въ частяхъ, болѣе отдаленныхъ и расположенныхъ въ отдѣльныхъ зданіяхъ, передача электрическая къ 29 электомоторамъ, для каковой цѣли имѣются 3 динамомашины постояннаго тока, общей мощностью въ 225 килоуаттъ при напряженіи въ 120 вольтъ.

Освѣщеніе мастерскихъ—электрическое, отъ своей динамомашины. Число постоянныхъ лампъ накаливанія—569, переносныхъ—105, дуговыхъ фонарей—30. Дежурное освѣщеніе *) производится керосино-калильными фонарями, которыхъ имѣется 30 шт.

Всѣ мастерскія, кромѣ тендерной и литейной, отапливаются

*) Во дворѣ мастерскихъ и въ крытыхъ помѣщеніяхъ.

мятымъ паромъ отъ паровой машины и молотовъ. Отопленіе частью сдѣлано по системѣ Стюртеванта (механическая, литейная *), электрическая), частью паровое (паровозо-сборная). Въ тендерной отопленіе паровое отъ отдѣльныхъ котловъ.

Въ паровозосборной для ремонта рамъ, а также для сборки и разборки паровозовъ имѣется 18 стойлъ, для подъемки паровозовъ—1 стойло съ подъемникомъ на 80 тоннъ, и, кромѣ того, имѣется еще одно стойло, входное.

Для постановки паровозовъ въ стойла посреди сборной мастерской имѣется углубленная электрическая телѣжка, перемѣщающаяся вдоль мастерской въ особой канавѣ.

Надъ ремонтными стойлами съ каждой стороны канавы имѣется по одному электрическому мостовому крану, подъемной силой въ 2½ тонн. каждый.

Кромѣ того, въ сборной мастерской расположены:

4 самоточки,
2 строгальныхъ станка,
4 сверлильныхъ станка,
3 шлифовальныхъ станка,
2 точила,
1 вентиляторъ,
1 кузнечное горно и
1 печь для цементовки всякаго рода валиковъ.

Механическая и колесная мастерскія, общей площадью 609,62 кв. саж., расположены въ двухъ этажахъ: въ нижнемъ помѣщаются станки болѣе тяжелые, а въ верхнемъ—болѣе легкіе для обработки мелкихъ частей и арматуры.

Въ виду чрезвычайно дорогой стоимости рабочей силы въ Москвѣ, управленію дороги пришлось обратить особое вниманіе на замѣну устарѣвшихъ станковъ болѣе новыми быстроходными и спеціальными станками, какъ то:

револьверными для прутковыхъ работъ и арматуры,
фрезерными,
карусельными,
шлифовальными,
быстроходными,
сверлильными и
долбежными,

а также примѣнить для рѣзцовъ быстрорѣжущую сталь.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, скорости старыхъ станковъ были также значительно повышены.

Имѣя въ своемъ инвентарѣ 134 паровоза, работающихъ перегрѣтымъ паромъ, дорога была вынуждена пріобрѣсти спеціальные станки для шлифовки поршневыхъ скалокъ, а также поршневыхъ и золотниковыхъ колецъ.

*) Въ калориферъ чугунолитейный дается свѣжій паръ.

Съ 1912 г. на дорогу начали поступать пассажирскіе паровозы съ діаметромъ колесъ въ 1900 мм., для которыхъ пріобрѣтены:

1 колеснотокарный станокъ „Рапидъ" завода Фельзера и

1 карусельный станокъ завода Бр. Бромлей.

Оба эти станка отличаются большою производительностью. Такъ колеснотокарный станокъ, при скорости рѣзанія 6 метровъ въ минуту, въ 9-ти, часовой рабочій день можетъ обточить:

при діаметрѣ въ	1900 мм.	 4	полуската,
„ „ „	1700 „	 6	„
„ „ „	1220 „	 8	„

Существующій колеснотокарный станокъ обтачиваетъ въ одинъ день1—1½ полуската, при діаметрѣ въ 1700 мм. Карусельный станокъ можетъ обточить въ рабочій день бандажей:

при діаметрѣ въ	1900 мм.	 8	шт.
„ „ „	1700 „	 10	„
„ „ „	1220 „	 15	„

Скорость рѣзанья существующихъ колеснотокарныхъ станковъ повышена, при чемъ станку данъ обратный ходъ; благодаря этому устранено дрожаніе станка и получилась болѣе чистая обточка.

Механическая мастерская въ настоящее время оборудована слѣдующими станками:

51 самоточкой,

1 станкомъ для расточки цилиндровъ съ мостовымъ ручнымъ краномъ при немъ подъемной силой въ 3 тонны,

14 строгальными,

7 долбежными,

1 карусельнымъ,

7 револьверными,

18 сверлильными,

5 лоботокарными,

4 болторѣзными,

2 шлифовальными,

8 фрезерными,

4 точилами,

3 вентиляторами,

1 разрывной машиной,

5 колеснотокарными станками,

2 паровозными шеечными станками,

1 для колесныхъ пальцевъ станкомъ,
1 гидравлическимъ прессомъ,
1 бандажной печью и
3 бандажными горнами.

Въ числѣ подъемныхъ приспособленій имѣется:

1 кранъ на телѣжкѣ для выгрузки и погрузки колесныхъ скатовъ, подъемной силой въ 4 тонны, и

6 подъемныхъ настѣнныхъ балокъ у крупныхъ станковъ.

При механической и сборной имѣется инструментальная, занимающая площадь въ 32,37 кв. саж., оборудованіе которой состоитъ изъ:

3 токарныхъ станковъ для точки инструмента,
1 токарнаго станка для фрезервовъ,
3 шлифовальныхъ станковъ,
1 наждачнаго станка,
3 универсальныхъ фрезерныхъ,
1 закалочной печи и
необходимаго числа тисковъ.

Котельная, мѣдницкая и трубная занимаютъ общую площадь въ 263,20 кв. саж.

Котельная оборудована:

1 ручнымъ мостовымъ краномъ на 10 тоннъ,
2 настѣнными кранами,
2 кошками,
4 спеціальными быстроходными станками для связей и анкерныхъ болтовъ,
5 сверлильными станками,
1 болторѣзкой,
2 ацетиленовыми аппаратами для сварки и разрѣзыванія металлическихъ частей,
большою нефтяною печью для нагрѣва и отжига котельныхъ листовъ,
горнами, правильными и фасонными плитами,
2 вальцами для загибанія котельнаго желѣза,
2 прессами для продавливанія и разрѣзанія желѣза до 22 мм. толщины при произвольной длинѣ,
пневматическимъ инструментомъ для сверленія, нарѣзки, клеенки и чистки въ количествѣ 44 приборовъ,
2 вентиляторами,
2 барабанами для шамота и
2 точилами.

Оборудованіе мѣдницкой и трубной состоитъ изъ:

1 станка для чистки дымогарныхъ трубъ,
2 труборѣзныхъ станковъ,
1 для наварки трубъ,

1 для загибанія,

различныхъ горновъ и сварочныхъ печей,

2 прессовъ для пробы паровыхъ и дымогарныхъ трубъ,

ножницъ, вальцовъ для правки желѣза и

2 вентиляторовъ, кромѣ двухъ, имѣющихся въ котельной.

Кузнечный цехъ, занимающій площадь въ 206,36 кв. саж., имѣетъ 4 паровыхъ молота на ¼, ½, 1 и 1½ тонны и 1 приводный молотъ; паровые молоты получаютъ паръ отъ двухъ поставленныхъ при кузницѣ котловъ, общею поверхностью нагрѣва въ 292 кв. метр.

Молоты обслуживаются двумя кранами литейнаго типа на 30 и 50 пудовъ.

Кромѣ того, въ кузницѣ имѣются горна на 24 огня, 6 различныхъ ковочныхъ машинъ, 1 станокъ для нарѣзанія гаекъ, 1 фрезерный станокъ для срѣзки заусенцевъ, станокъ для загибанія колецъ Манзеля и три вентилятора.

Оборудованіе рессорной состоитъ изъ рессорной печи, правильныхъ плитъ и пресса для испытанія рессоръ.

Литейная мастерская имѣетъ площадь въ 223,85 кв. саж. и оборудована:

вагранкой системы Кригара, производительостью 250 пудовъ въ часъ,

подъемникомъ для чугуна,

мостовымъ ручнымъ краномъ на 10 тоннъ,

тремя формовочными машинами, бѣгунами,

однимъ сверлильнымъ станкомъ,

двумя шлифовальными для чистки литья,

двумя вентиляторами,

опоками въ количествѣ 382 шт.,

а также необходимымъ количествомъ ковшей и формовочнаго инструмента.

Въ мѣднолитейной имѣются:

1 тигель на 5 пуд.,

1 печь Пія на 14 пуд.,

1 печь для плавки баббита,

3 вентилятора,

54 опокъ и

соотвѣтствующее количество ложекъ и формовочнаго инструмента.

Въ модельной поставлены:

1 токарный станокъ по дереву,

6 верстаковъ и

плита для клея.

Электрическій цехъ имѣетъ площадь въ 36 кв. саж. и оборудованъ:

двумя токарными станками,
приборомъ Рухгольца для испытанія манометровъ,
пружинными вѣсами и
необходимымъ количествомъ слесарныхъ верстаковъ и инструментовъ.

Здѣсь производится ремонтъ:
аппаратовъ Гаусгельтера,
манометровъ,
пирометровъ,
вакуумметровъ,
дуговыхъ и керосинокалильныхъ фонарей,
паровозныхъ пружинныхъ вѣсовъ,
разныхъ электрическихъ принадлежностей, а также и гравернымъ работъ.

Во главѣ Московскихъ мастерскихъ стоитъ начальникъ мастерскихъ съ помощникомъ и старшимъ сборнымъ мастеромъ; во главѣ каждаго цеха стоятъ мастера съ соотвѣтствующимъ числомъ помощниковъ. При начальникѣ мастерскихъ имѣется контора со старшимъ счетоводомъ, завѣдующимъ счетоводствомъ, и дѣлопроизводителемъ, завѣдующимъ канцеляріей; при конторѣ мастерскихъ имѣется соотвѣтствующее число счетоводовъ, конторщиковъ и табельщиковъ. Кромѣ того, имѣется смотритель мастерскихъ, въ вѣдѣніи котораго находятся почти всѣ чернорабочіе. Контора мастерскихъ передаетъ въ управленіе законченные и провѣренные счета заказовъ, мѣсячный отчетъ по матеріаламъ и рабочей силѣ и вполнѣ законченые списки на жалованье какъ поденныхъ, такъ и штатныхъ служащихъ мастерскихъ.

При Московскихъ мастерскихъ въ настоящее время состоитъ служащихъ:

а) штатныхъ:

1) по администраціи мастерскихъ	21 чел.
2) „ конторѣ	33 „
3) прочихъ	48 „
Всего	102 чел.

б) нештатныхъ:

1) мастеровыхъ	898 чел. и
2) рабочихъ	139 „
Всего .	1.037 чел.

Въ настоящее время въ Московскихъ мастерскихъ производится, главнымъ образомъ, капитальный ремонтъ паровозовъ; для малаго же ремонта въ Московскія мастерскія направляются лишь тѣ паровозы, которые по той или иной причинѣ отремонтировать въ мастерскихъ при дено представлялось бы затруднительнымъ. Кромѣ того, въ Московскія мастерскія направляются для ремонта также всѣ тѣ паровозы, въ которыхъ предположено произвести болѣе или менѣе значительныя конструктивныя измѣненія и перестройки.

Производительность Московскихъ мастерскихъ за 1911 г. опредѣлилась выпускомъ изъ ремонта:

капитальнаго . .	52	паровозовъ,
малаго	13	„
случайнаго . . .	7	„

За тотъ же годъ изготовлено:

чугунныхъ отливокъ . . .	51.040	пудовъ,
паковокъ	27.565	„

Чугунныя отливки для нуждъ всей дороги изготовляются исключительно въ Московскихъ мастерскихъ.

Для болѣе успѣшнаго выпуска паровозовъ изъ ремонта установлены сроки простоя паровозовъ разныхъ типовъ въ большомъ и маломъ ремонтахъ, при чемъ за каждый сбереженный день, противъ назначенныхъ сроковъ, администрація мастерскихъ, въ томъ числѣ и монтеры, получаютъ премію по 5 руб. на паровозъ.

Московскія мастерскія, построенныя въ 1864 г., по мѣрѣ развитія дѣятельности дороги и соотвѣтственнаго увеличенія инвентаря подвижного состава, хотя и расширялись по мѣрѣ надобности, но въ настоящее время по своей тѣснотѣ и расположенію зданій совершенно не удовлетворяютъ требованіямъ, предъявляемымъ нынѣ къ мастерскимъ большого ремонта.

Дальнѣйшаго ихъ расширенія правленіе не производитъ, съ одной стороны, вслѣдствіе дороговизны окружающихъ мастерскія земель, а съ другой, вслѣдствіе потребности въ землѣ для расширенія станціонныхъ устройствъ.

Взамѣнъ Московскихъ мастерскихъ въ настоящее время проектируются предполагаемыя къ сооруженію новыя главныя паровозныя мастерскія при ст. Муромъ.

Основные размѣры этихъ мастерскихъ усматриваются изъ переданнаго въ Высшую Комиссію дополненія къ пояснительной запискѣ къ проекту ихъ.

Въ частности, литейная мастерская, которая запроектирована на производство:

чугуннаго литья	150.000	пуд.,
мѣднаго „	6.000	„ въ годъ

для чего полезная формовочная площадь назначена для чугунно-литейной 150 кв. саж., *), а для мѣднолитейной—48,6 кв. саж.

Площади литейной мастерской распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

чугунолитейный залъ	182,75	кв. саж.,
приготовительный отдѣлъ	21,30	„ „
помѣщеніе для мотора и вентил. . .	4,50	„ „
„ „ вагранки.	10,80	„ „
„ „ сушилъ	10,36	„ „
„ „ топки сушилъ . . .	1,80	„ „
шишельная	13,29	„ „
обрубочная	19,27	„ „
складъ готовыхъ издѣлій	18,80	„ „
модельная	23,20	„ „
раздѣвальня	14,67	„ „
контора	4,50	„ „
кабинетъ мастера	2,60	„ „
клозеты	1,43	„ „
корридоръ	9,84	„ „
мѣднолитейная	48,60	„ „
Итого . . .	387,71	кв. саж.

Литейную предположено оборудовать электрическимъ мостовымъ краномъ, подъемниками, новѣйшими формовочными станками, наждачными станками, двумя вагранками на 4 и 7 тоннъ, песочноструйнымъ аппаратомъ, современными машинами для приготовительнаго и шишельнаго отдѣленій и прочими необходимыми принадлежностями. Вблизи отъ зданія литейной будетъ расположено двухъэтажное зданіе для склада моделей, общей площадью въ 144 кв. саж. Зданіе это будетъ соединено съ литейной мастерской рельсовымъ путемъ для удобства доставки моделей.

Подкомиссіей было установлено, что во всѣхъ помѣщеніяхъ мастерскихъ ужасная тѣснота и неудобства, и слѣдуетъ отдать должное руководителямъ работъ, достигшимъ, при столь неблаго-

*) Кромѣ этой площади въ чугунолитейномъ залѣ имѣются еще 32, 75 кв. саж., которыя предположено занять формовочными машинами.

пріятныхъ условіяхъ, столь прекрасныхъ результатовъ работы, какъ по качеству, такъ и по количеству (55 паровозовъ въ годъ).

При мастерскихъ имѣется особое помѣщеніе гаража для храненія автомобилей, обслуживающаго городскую ст. Моск.-Каз. ж. д. Этотъ грузовой автомобиль подвозитъ съ городской станціи грузы.

Рядомъ съ гаражемъ расположенъ матеріальный складъ, въ который и прослѣдовала Подкомиссія.

Площадь, занятая центральнымъ магазиномъ = 3200 кв. саж. На этой площади расположены:

кладовая № 1, площадью 52 кв. саж., хранящая: паровозныя части, печные, дверные и оконные приборы;

двухъэтажная кладовая № 3, площадью 40 кв. саж. Въ первомъ этажѣ этой кладовой хранятся негодные матеріалы, подлежащіе продажѣ; во-второмъ этажѣ—обмундированіе.

кладовая № 4, площадью 12 кв. саж., для храненія мѣла и азбестита;

кладовая № 5, площадью 48 кв. саж., въ коей хранятся: мочала, рогожи, гвозди, ведра и хлопокъ;

кладовая № 6, площадью 110 кв. саж., двухъэтажная, съ подваломъ. Въ 1-мъ этажѣ этой кладовой хранятся: канаты, веревки, войлокъ, обтирочный матеріалъ, вагонныя и переводныя части; во 2-мъ этажѣ: мебель, фонари, сухія краски, лаки, резина, мѣдныя водопроводныя части. Подвальный этажъ предназначенъ для: скипидара, бензина, масла, тертыхъ красокъ, мыла и кожи;

кладовая № 7, площадью 24 кв. саж. Въ ней хранятся инструменты: слесарн., столярн., кузн., путевые, а также лампы, фитили и горѣлки;

кладовая № 8, площадью 60 кв. саж., для храненія угля, метелъ, болтовъ и гаекъ;

кладовая № 9, площадью 48 кв. саж., предназначенная для храненія стали инструментальной, газовыхъ трубъ, красной и желтой мѣди;

кладовая № 11, площадью 15 кв. саж., въ которой хранятся: кровельное желѣзо, цинкъ, листовая жесть;

кладовая № 12, площадью 48 кв. саж., въ ней хранятся: заклепки, бабитъ, олово, свинецъ, стекла разныя и пр.;

кладовая № 14, площадью 10 кв. саж., для храненія разной проволоки и цинка;

кладовая № 15, площадью 10 кв. саж., въ коей хранятся телефонные и телеграфные крючья и изоляторы;

навѣсъ № 2, площадью 25 кв. саж., для храненія лѣсного матеріала;

навѣсъ № 10, площадью 28 кв. саж., для храненія сортового желѣза и рессорной стали;

навѣсъ № 13, площадью 20 кв. саж., предназначенный для огнеупорнаго кирпича и глины шамотъ, и

двухъэтажное каменное зданіе № 16, площадью 40 кв. саж. Въ 1-мъ этажѣ этого зданія хранятся бланки и канцелярскія принадлежности.

Площадь, занятая кладовыми = 590 кв. саж.

Остатокъ матеріаловъ на 1 янв. 1912 г. по центральному магазину = 1.111.499 руб. 61 коп.

Въ складѣ топлива на 1 мая 1912 г. имѣлось:

нефти . . .	15.100	пуд.
угля	47	„
брикета . .	1.042	„
дровъ . . .	67	куб. саж.

По осмотрѣ матеріальнаго склада, Подкомиссія отбыла со служебнымъ поѣздомъ для осмотра Московскаго узла.

О работѣ Московскаго узла можно судить по слѣдующей таблицѣ:

Обмѣнъ съ сосѣдними дорогами въ Московскомъ узлѣ въ 1911 г.

Названіе передаточныхъ станцій и сосѣдней дороги.		За годъ.		Въ періодъ усиленнаго движенія, въ январѣ.	
		Принято	Сдано	Принято	Сдано
Москва:	Съ Николаевской . . .	61.583	61.437	8.229	8.158
	„ Сѣверными	23.008	22.966	2.473	2.533
	„ Моск.-Винд.-Рыбинск.	32.845	32.104	6.695	6.767
Перово:	Съ Окружною	36.701	37.793	2.130	2.010
	» М.-Курскою и Нижегородскою	40.610	40.930	4.720	4.712

Осмотръ узла Подкомиссія начала со ст. Сокольники, она же Москва-Товарная.

Работа ст. Сокольники за 1911 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Среднее число поѣздовъ въ сутки:

За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
Прибывшихъ			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
Пасс.	Тов.	Всего	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
58	7,5+10	75,5	58	7,5+10	75,5	40	18+12	70	40	18+12	70

Отправленіе и прибытіе товарныхъ вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

За годъ.		Въ періодъ усиленнаго движенія въ январѣ.	
Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.
135.027	134.809	10.685	10.637

Для выполненія этой работы на станціи служатъ пути числомъ и протяженіемъ:

Число и протяженіе путей кромѣ главныхъ.	Число и протяженіе главныхъ путей.	Число и протяженіе прочихъ путей спеціальнаго назначенія для надобностей службъ тяги, пути и движенія.
38 пут.—5555,15 п. с.	2 пут.—1490,00 п. с.	6 пут.—329,30 п. с.

Пропускная способность станціи выражается слѣдующимъ числомъ товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

Поѣздовъ съ вагонами
5.396 269.806

Произведено работъ средствами станціи:

нагружено	11.720.255	пуд.,
выгружено	27.651.571	„
перегружено	567.553	„
Итого . .	39.939.379	пуд.,

Складочныхъ помѣщеній имѣется:

пакгаузовъ	1.166	кв. саж.,
платформъ: крытыхъ . . .	4.080	„ „
„ открытыхъ . . .	274	„ „
перегрузочн. откр. платформа	20	„ „

Вѣсовъ имѣется:

вагонные 1, подъемн. силы 1.700 пуд. съ длиной помоста $21^1/_2$ и товарныхъ вѣсовъ—69.

Ст. Москва-товарная находится въ довольно заселенной части города, почему увеличеніе занимаемой ею территоріи было бы сопряжено съ очень большими расходами; съ другой стороны, вся площадь станціи занята путями, товарными платформами, пакгаузами и дворами, такъ что свободнаго мѣста для устройства новыхъ складочныхъ помѣщеній не имѣется. Грузооборотъ станціи весьма значителенъ, особенно осенью и зимою, но, тѣмъ не менѣе, недостатка въ складочныхъ помѣщеніяхъ не ощущалось бы, если бы уборка грузовъ происходила своевременно. Для успѣшнаго освобожденія платформъ отправленія администрація дороги можетъ принять соотвѣтственныя мѣры, но освобожденіе платформъ прибытія зависитъ отъ получателей, которые, въ зависимости отъ настроенія рынка, а также во время плохого состоянія саннаго пути часто оставляютъ грузъ на платформахъ довольно продолжительное время. Обстоятельство это нерѣдко ставило станцію въ затруднительное положеніе, и для облегченія работы станціи необходимо было увеличить площадь платформъ прибытія. Что же касается фронта выгрузки, то въ удлиненіи его особой надобности не представлялось.

Сообразно съ указанными условіями, рѣшено было замѣнить часть существующихъ платформъ прибытія новыми двухъэтажными съ тѣмъ, чтобы второй этажъ могъ служить для храненія груза, остающагося на станціи болѣе продолжительное время, что въ настоящее время исполнено.

Первый этажъ зданія имѣетъ въ планѣ форму буквы П, внутри которой между длинными ея сторонами — собственно

платформами—помѣщаются три пути, изъ коихъ два крайніе—выгрузочные, а средній—маневровый. Дороги для подъѣзда подводъ устроены у наружныхъ сторонъ платформъ. Второй этажъ занимаетъ все пространство, какъ надъ платформами, такъ и надъ путями и представляетъ пакгаузъ.

Подобное расположеніе для двухъэтажныхъ и трехъэтажныхъ платформъ и пакгаузовъ примѣнено на многихъ англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Но въ отношеніи конструкціи зданія двухъэтажныя платформы Моск.-Каз. ж. д. существенно отличаются отъ англійскихъ ж.-д. зданій; между тѣмъ какъ послѣднія состоятъ или деревянными стропилами, зданіе платформы Моск.-Каз. ж. д. устроено исключительно изъ желѣза на основаніи того соображенія, что каменныя стѣны занимаютъ много мѣста, которое особенно дорого при тѣхъ условіяхъ, въ какихъ находится ст. Москва-товарная, Моск.-Каз. ж. д.; кромѣ того, при значительной высотѣ двухъэтажныхъ платформъ, для обезпеченія боковой устойчивости продольныхъ каменныхъ стѣнъ, пришлось бы, либо сдѣлать поперечныя стѣны, либо устроить сильные контрофорсы, что стѣсняло бы работу на платформахъ; простѣнки, которые пришлось бы оставить между отверстіями въ нижнемъ этажѣ зданія, стѣсняли бы обмѣнъ грузовъ между платформами, съ одной стороны, и подводами или вагонами, съ другой; наконецъ, легкость переноски желѣзнаго зданія на другое мѣсто имѣетъ немаловажное значеніе, принимая во вниманіе возможныя измѣненія въ условіяхъ работы станціи, вслѣдствіе проведенія новыхъ желѣзныхъ дорогъ, а также и отъ другихъ причинъ.

На выборъ типа желѣзной конструкціи для платформъ существенное вліяніе оказалъ вопросъ объ устойчивости зданія. Поддержать крышу однѣми лишь колоннами не представлялось раціональнымъ, ибо при значительной высотѣ зданія, чтобы выдержать напоръ вѣтра, нужно было бы колоннамъ придать очень большіе размѣры и весьма солидно закрѣпить ихъ, что вызвало бы значительные расходы, или же пришлось бы соединить смежныя колонны въ поперечныхъ рядахъ въ жесткую систему связями, которыя стѣсняли бы передвиженіе на платформѣ. Поэтому для поддержанія крыши устроены арки, передающія давленіе вѣтра непосредственно на землю и обезпечивающія такимъ образомъ устойчивость зданія въ поперечномъ направленіи. Въ свою очередь, стропильныя фермы, концы которыхъ съ одной стороны, скрѣплены съ арками, соединены между собою попарно въ жесткую систему помощью связей, расположенныхъ въ плоскости крыши, а по концамъ зданія два крайнихъ ряда колоннъ связаны

между собою рѣшеткой, образуя фермы, принимающія горизонтальныя усилія параллельно продольной оси зданія. Такимъ образомъ, обезпечена устойчивость и въ этомъ направленіи.

Стропильныя фермы крышъ поддерживаются арками и колоннами; полъ же второго этажа, вызывающій одни вертикальныя усилія, поддерживается только колоннами. Зданіе имѣетъ слѣдующіе размѣры въ планѣ: ширина—17 саж., длина—62,66 саж. (между осями крайнихъ колоннъ); ширина нижнихъ продольныхъ платформъ—5,40 саж.; площадь верхняго этажа (пакгауза) равна 1065 кв. саж., а площадь платформы въ нижнемъ этажѣ—707 кв. саж.; чистая высота перваго этажа зданія надъ головкою рельса составляетъ 2,80 саж., наименьшая высота верхняго этажа—1,75 саж.

Поперечные ряды колоннъ и арокъ поставлены въ разстояніи 4 саж. между осями и только крайніе по концамъ зданія ряды колоннъ, связанныхъ рѣшеткою съ колоннами смежнаго ряда для обезпеченія устойчивости зданія въ продольномъ направленіи, расположены въ разстояніи 1,33 саж. между осями. Разстояніе между колоннами въ каждомъ ряду, въ зависимости отъ положенія путей, заключается въ предѣлахъ отъ 2,60 саж. до 2,30 саж.

Крыша поддерживается рядомъ поперечныхъ и продольныхъ раскосныхъ фермъ. Поперечныя фермы, уложенныя въ разстояніи 4 саж. между осями съ уклономъ, равнымъ уклону крыши (1/10 пролета), прикрѣплены къ аркамъ и опираются на колонны; къ поперечнымъ фермамъ прикрѣплены продольныя фермы въ разстояніи 1,20 саж. между осями; фермы эти поставлены нормально къ плоскости крыши и поддерживаютъ непосредственно верхними своими поясами покрытіе изъ волнистаго оцинкованнаго желѣза. Чтобы сдѣлать кровлю менѣе теплопроводною, что особенно важно въ лѣтніе жаркіе дни во избѣжаніе усушки нѣкоторыхъ товаровъ, на нижніе пояса продольныхъ фермъ уложенъ настилъ изъ волнистаго же оцинкованнаго желѣза; такимъ образомъ, является изолирующій слой воздуха, толщиною 1,5 фута. Верхніе пояса продольныхъ фермъ соединены между собою вѣтровыми связями.

Для лучшаго освѣщенія верхняго этажа по коньку крыши устроенъ фонарь; фермы фонаря поставлены въ разстояніи 4 саж. между осями и имѣютъ опоры на поперечныхъ фермахъ крыши, при чемъ одна изъ опоръ подвижная; въ фонарѣ устроены 6 вентиляціонныхъ камеръ съ передними стѣнками въ видѣ жалюзи.

Полъ верхняго этажа—асфальтовый съ бетоннымъ основаніемъ, поддерживаемымъ волнистымъ желѣзомъ, которое опирается на двутавровыя прокатныя балки, расположенныя поперекъ зданія въ разстояніи 0,66 саж. между осями и прикрѣпленныя въ узлахъ къ продольнымъ фермамъ. Фермы эти раскосной

системы, опираются на колонны. Крайнія продольныя фермы, менѣе нагруженныя, имѣютъ меньшую высоту и запроектированы со сплошною стѣнкою; для большей жесткости системы онѣ соединены съ колоннами помощью консолей.

Арки—трехшарнирныя, пролетомъ 10,30 саж. и высотою 5,53 саж.

Нижній этажъ зданія, представляющій собственно крытую платформу, боковыхъ стѣнъ не имѣетъ, за исключеніемъ концевыхъ частей, гдѣ колонны связаны рѣшеткой. Верхній этажъ, представляющій пакгаузъ, имѣетъ стѣны изъ волнистаго оцинкованнаго желѣза; въ продольныхъ стѣнкахъ верхняго этажа устроены ворота, у которыхъ установлены краны; ворота эти раздвижныя, подвѣшены и катаются помощью роликовъ по особому фасонному желѣзу, прикрѣпленному къ колоннамъ.

Нижній этажъ соединенъ съ верхнимъ четырьмя лѣстницами.

Вѣсъ всего металла въ зданіи достигаетъ 64.000 пудовъ, что составляетъ 36 пудовъ на одну квадратную сажень складочнаго помѣщенія.

Манипуляція съ грузомъ происходитъ слѣдующимъ образомъ: изъ вагоновъ товаръ выгружается на платформы нижняго этажа; далѣе, та часть товара, за которою получатели являются въ скоромъ времени, перегружается на подводы непосредственно съ платформы нижняго этажа; остальная же часть товара, остающаяся на станціи болѣе продолжительное время, поднимается на лифтахъ въ пакгаузъ верхняго этажа, откуда подается на подводы черезъ ворота въ стѣнкахъ пакгауза помощью крановъ.

Для подъема грузовъ съ нижняго этажа на верхній установлено 8 электрическихъ лифтовъ, подъемной силою 75 пуд. каждый, при высотѣ подъема до 5,6 метра. Лифтъ состоитъ изъ платформы, подвѣшенной на двухъ стальныхъ канатахъ, діаметромъ 16 мм. и приводимой въ движеніе лебедкою съ электрическимъ моторомъ. Лебедки, электромоторы и реостатъ помѣщаются подъ поломъ перваго этажа въ особыхъ каменныхъ колодцахъ, доступъ въ которые закрытъ желѣзными дверцами. Подъемныя платформы снабжены различными предохранительными устройствами и весьма цѣлесообразными приспособленіями для управленія ходомъ.

Электромоторъ лифта—трехфазнаго тока, имѣетъ мощность въ 10 дѣйствительныхъ лошадиныхъ силъ при 500 вольтахъ напряженія. Скорость движенія лифта достигаетъ 0,3 метра въ секунду.

Въ верхнемъ этажѣ зданія у воротъ установлено 14 крановъ, подъемной силою въ 30 пудовъ каждый, при высотѣ подъема въ 8 метровъ. Станина крана вращается въ подпятникѣ, устроен-

номъ въ полу, и въ подшипникѣ, помѣщенномъ въ кронштейнѣ; послѣдній прикрѣпляется къ колоннѣ, находящейся въ плоскости продольной стѣны пакгауза. Изъ числа четырнадцати крановъ на восьми подъемъ груза производится помощью электрической энергіи, а на остальныхъ шести—ручнымъ способомъ.

Электромоторъ крана—трехфазнаго тока, имѣетъ мощность въ 5 дѣйствительныхъ лошадиныхъ силъ при 500 вольтахъ напряженія. Скорость подъема груза кранами достигаетъ 0,6 метра въ секунду. Вращеніе крана около его оси производится вручную.

Моторы получаютъ электрическую энергію изъ центральной станціи Моск.-Каз. ж. д., находящейся въ разстояніи 250 саж. отъ зданій платформы. Генераторы этой станціи даютъ трехфазный токъ съ напряженіемъ въ 120 вольтъ; чтобы уменьшить сѣченіе проводовъ, токъ этотъ трансформируется въ спеціально для сего установленномъ трансформаторѣ въ трехфазный токъ съ напряженіемъ въ 500 вольтъ; потеря напряженія тока при передачѣ въ проводахъ не превышаетъ 5%.

Путевое устройство ст. Сокольники слѣдующее:

главныхъ путей	2	длин. между входными семафорами	1490,00 саж.
путей прибытія	4	полезн. длины	837,70 „
„ отправленія *) . . .	18	„ „	2790,95 „
„ нагрузочныхъ . . .	4	„ „	549,65 „
„ выгрузочныхъ . . .	12	„ „	1376,85 „
„ для постановки вагоновъ и паровозовъ въ рем. и путей къ депо или къ паровознымъ сараямъ	2	„ „	118,00 „
путей для надобности сл. пути	1	„ „	50,00 „
„ для сл. матер. . .	2	„ „	114,70 „
„ вѣсовыхъ	1	„ „	46,60 „

Кромѣ того:

стрѣлокъ	65
стрѣлочныхъ постовъ . . .	14
вагонныхъ вѣсовъ	1

На ст. Сокольники—737,50 кв. саж. лабазовъ, сданныхъ въ аренду.

По осмотрѣ ст. Сокольники, Подкомиссія прослѣдовала на ст. Николаевку.

*) Они же служатъ и для сортировки.

Путевое устройство станціи состоитъ изъ:

2 гл. путей, длиной между входн. семафорами	924	пог.	саж.
2 путей прибытія полезной длины	531,10	„	„
11 сортировоч. путей „ „	3146,01	„	„
1 нагрузочн. пути „ „	217,00	„	„
1 выгрузочн. *) „ „	217,00	„	„
1 пути для постановки вагоновъ и паровозовъ въ ремонтъ пол. дл.	104,00	„	„
1 пути къ депо или паровознымъ сараямъ полезной длины . .	11,50	„	„
1 пути для службы матеріальной	34,70	„	„
47 стрѣлокъ,			
8 стрѣлочныхъ постовъ и			
1 вагонныхъ вѣсовъ.			

Пути Моск.-Каз. ж. д. заключены между путями Николаевской ж. д., съ одной стороны, и Сѣверныхъ ж. д.—съ другой.

По осмотрѣ путевого устройства, Подкомиссія перешла къ жилымъ домамъ.

Въ каменномъ двухъэтажномъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру старшаго осмотрщика вагоновъ, состоящую изъ одной комнаты и маленькой кухни, и квартиру пом. нач. станціи, имѣющаго 2 маленькихъ комнатки съ кухней. Эти квартиры расположены во второмъ этажѣ.

Въ нижнемъ этажѣ Подкомиссія посѣтила квартиру составителя. Квартира эта состоитъ изъ одной комнаты и кухни и по площади вполнѣ соотвѣтственная. Ремонтъ половъ оставляетъ желать лучшаго. Кромѣ того, Подкомиссія осмотрѣла квартиру нач. станціи, артельнаго старосты и помѣщеніе артели.

Нач. станціи имѣетъ хорошую квартиру въ 4 комнаты съ кухней; у артельнаго старосты имѣется хорошая комната съ кухней. Комната ремонтныхъ рабочихъ просторная, въ ней устроенъ деревянный шкафъ для сушки платья.

По осмотрѣ этихъ помѣщеній Подкомиссія съ служебнымъ поѣздомъ возвратилась черезъ ст. Митьково въ Москву, а въ 1 ч. 30 м. отбыла въ Перово, гдѣ осмотрѣла главныя вагонныя мастерскія, расположенныя въ 9-ти верстахъ отъ Москвы при ст. Перово, Моск.-Каз. ж. д.

Общая площадь крытыхъ помѣщеній собственно мастерскихъ—3.848,42 кв. саж.

Общая площадь территоріи мастерскихъ—28,480 кв. саж.

Мастерскія раздѣляются на слѣдующіе цехи:

*) Они же и вѣсовые.

силовая станція,

пассажирскій цехъ, съ отдѣленіями: слесарнымъ, столяр-
Москва-Егорьевскъ, протяженіемъ въ 106 верстъ при одной парѣ
нымъ и обойнымъ,

товарный цехъ,

механическій,

кузнечный,

деревообдѣлочный,

малярный и

электротехническій.

Оборудованіе столярнаго цеха состоитъ изъ ленточной пилы, токарнаго по дереву станка, сверлильнаго станка и точила. Кромѣ того, имѣется 6 переносныхъ станковъ, для припасовки, раскладки и рѣзки подъ произвольнымъ угломъ, и нужное число столярныхъ верстаковъ.

Жестяничное отдѣленіе оборудовано слѣдующими станками: карнизнымъ, вальцами, зикъ-машинами, тремя ножницами для рѣзки филенчатаго желѣза, ручнымъ прессомъ, тремя сверлильными станками, токарнымъ станкомъ, переносными горнами, переносной сверлильной электрической машиной и нужнымъ числомъ стуловыхъ тисковъ.

Обойная мастерская оборудована трепалками для волоса и швейными машинами.

Въ малярной мастерской установлены двѣ приводныя краскотерки и сушилка для отлакированныхъ издѣлій.

Токарный цехъ помѣщается въ отдѣльномъ зданіи, площадью въ 1040,59 кв. саж., кромѣ того, ремонтъ товарныхъ вагоновъ производится на путяхъ. Оборудованіе товарнаго цеха состоитъ изъ трехъ прессовъ для холодной правки швеллеровъ, самогрѣвнаго горна для заливки подшипниковъ, переносныхъ горнъ и нужнаго числа стуловыхъ тисковъ.

Механическій и колеснобандажный цехи занимаютъ общую площадь въ 366,64 кв. саж., изъ которой токарная и колесная занимаютъ площадь 182,16 кв. саж., бандажная—108,08 кв. саж., сверлильная—63,10 кв. саж. и инструментальная—13,30 кв. саж.

Силовая станція Перовскихъ мастерскихъ состоитъ изъ машиннаго помѣщенія, площадью въ 45,98 кв. саж., въ которомъ установлены: вертикальная паровая машина системы компаундъ въ 120 лош. силъ, непосредственно соединенная съ генераторомъ трехфазнаго тока, мощностью въ 80 кило-уаттъ и двигатель Дизеля въ 120 лош. силъ, также непосредственно соединенный съ генераторомъ трехфазнаго тока, мощностью въ 80 кило-уаттъ. При центральной станціи имѣется котловое помѣщеніе въ 81,38 кв. саж. съ четырьмя котлами, общей поверхностью нагрѣва въ 454 кв. метра.

Эти котлы питаютъ паровую машину и доставляютъ также

паръ для отопленія деревообдѣлочной и механической. Въ недалекомъ будущемъ предполагается отопленіе деревообдѣлочной производить мятымъ паромъ. Старая и новая сборная отапливаются частью свѣжимъ паромъ отъ спеціальныхъ котловъ, а сборное отдѣленіе пассажирскаго цеха—воздухонагнетательнымъ отопленіемъ по системѣ Стюртеванта.

Освѣщеніе мастерскихъ—электрическое, а двора—керосинокалильными фонарями.

Пассажирскій цехъ расположенъ въ отдѣльномъ зданіи, имѣющемъ площадь въ 1322,30 кв. саж. и вмѣщающемъ въ себѣ: собственно сборную пассажирскихъ вагоновъ, площадью въ 692,98 кв. саж., малярную, площадью въ 293,30 кв. саж., столярную, площадью въ 213,88 кв. саж., обойную, площадью въ 76,25 кв. саж. и лакировочную, площадью въ 45,89 кв. саж.

Оборудованіе состоитъ изъ токарныхъ станковъ, включая въ ихъ число:

лобо-колесо-токарныхъ	21	шт.,
сверлильныхъ	17	„
шеечныхъ	3	„
болторѣзныхъ.	3	„
фрезерныхъ	1	„
строгальныхъ	5	„
точилъ	5	„ *)
прессъ гидравлическій для посадки колесъ	1	„
дыропробивныхъ прессовъ	2	„
для испытанія тяговыхъ крюковъ . .	2	„
для рѣзки желѣза	1	„
горновъ для нагрѣванія бандажей . .	2	„
„ „ „ рѣзцовъ . .	1	„
вентилятора	1	„

Подъемныя приспособленія механическаго и колеснаго цеховъ состоятъ изъ настѣннаго крана для подъемки полускатовъ, подъемной силой въ 85 пуд., мостового ручного крана, подъемной силой въ 85 пуд., и желѣзнодорожнаго крана на 120 пуд.

Кузнечный цехъ состоитъ изъ собственно кузницы, площадью въ 188,58 кв. саж. и рессорной, площадью въ 49,20 кв. саж.

Оборудованіе кузницы состоитъ изъ: двухъ рессорныхъ печей, четырехъ кузнечныхъ горновъ въ 4 огня и двухъ въ 2 огня, быстроходнаго молота приводно-пневматическаго на 100 килогр., ножного молота системы Оливера и вентилятора.

*) Въ числѣ ихъ 1 станокъ для точки спиральныхъ сверлъ.

Деревообдѣлочная мастерская, расположенная въ отдѣльномъ корпусѣ, занимаетъ площадь 279,07 кв. саж. и оборудована новѣйшими чрезвычайно производительными цѣпными фрезерными станками, вертикально-фрезернымъ станкомъ, долбежными и фуговальными станками, всего въ количествѣ 8-ми станковъ, кромѣ того, здѣсь имѣются 6 строгальныхъ станковъ и 5 сверлильныхъ, 2 круглыхъ пилы, 4 ленточныхъ и 3 маятниковыхъ. Отъ всѣхъ этихъ станковъ имѣется воздушная вытяжка стружекъ, которыя отсюда по надземному трубопроводу транспортируются въ центральную котельную.

При деревообдѣлочной имѣется сушилка, площадью въ 24,50 кв. саж., съ двумя отдѣленіями: для дуба и для сосны. Деревосушилка обслуживается самостоятельнымъ котломъ.

Электротехническій цехъ имѣетъ, какъ уже было упомянуто, двѣ динамомашины перемѣннаго тока по 80 кило-уаттъ каждая, расположенныя въ машинномъ отдѣленіи. Этими динамомашинами обслуживаются всѣ моторы въ мастерской въ количествѣ 22 штукъ,, (2 въ сборной, 11 въ механической и колесной, 7 въ деревообдѣлочной и 2 въ кузницѣ) и, кромѣ того, освѣщеніе. Лампочекъ накаливанія имѣется—постоянныхъ—417, переносныхъ—653 и дуговыхъ фонарей внутри зданій мастерскихъ—31. Дворы мастерской освѣщаются керосинокалильными фонарями въ количествѣ 14 штукъ.

Перовскія мастерскія, кромѣ большого ремонта, перестройки и возобновленія вагоновъ, исполняютъ весь малый ремонтъ классныхъ вагоновъ, приписанныхъ къ ст. Москва-пассажирская, и періодическій осмотръ всѣхъ классныхъ и спеціальныхъ вагоновъ всей линіи.

Кромѣ того, въ вѣдѣніи нач. Перовскихъ мастерскихъ находятся еще мастерскія малаго ремонта пассажирскихъ вагоновъ при ст. Москва-пассажирская, въ которыхъ производится лишь наиболѣе необходимый текущій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ.

Механическое оборудованіе этой мастерской состоитъ изъ: 1 токарнаго станка, 2 сверлильныхъ, 1 ленточной пилы, 1 вентилятора, 1 воздуходувнаго горна и одного самогрѣвнаго горна для заплавки подшипниковъ. Кромѣ того, здѣсь же производится очистка вагоновъ отъ пыли, для чего имѣются 2 электрическихъ пылесоса.

Въ 1911 г. изъ большого и средняго ремонтовъ выпущено Перовскими мастерскими 102 вагона.

Товарный цехъ, кромѣ періодическаго осмотра, большого, средняго ремонта, перестройки и возобновленія вагоновъ, производитъ болѣе значительный текущій ремонтъ товарныхъ вагоновъ Московскаго узла.

Въ 1911 г. Перовскими мастерскими было выпущено изъ

капитальнаго ремонта и возобновлено 271 товарный вагонъ, періодическому осмотру подвергнуто 2326 вагоновъ.

Максимальное количество вагоновъ, которое можетъ одновременно находиться въ Перовскихъ мастерскихъ, опредѣляется такъ:

	4-хъ осныхъ вагоновъ	. . . . .	28
или	3-хъ „ „	. . . . .	42
„	2-хъ „ „	. . . . .	64

Въ новой вагоносборной (пассажирскій цехъ):

	4-хъ-осныхъ вагоновъ	. . . . .	21
или	3-хъ- „ „	. . . . .	28

Въ малярной умѣщается:

	4-хъ-осныхъ вагоновъ	. . . . .	9
или	3-хъ- „ „	. . . . .	12

На путяхъ можно установить около 100 пассажирскихъ вагоновъ и 640 товарныхъ.

Кузница Перовскихъ мастерскихъ занимается почти исключительно текущими работами; значительныя заготовки производятся въ Московскихъ мастерскихъ, имѣющихъ необходимое для этого оборудованіе.

Въ 1911 г. Перовскими мастерскими было изготовлено поковокъ желѣзныхъ 14.172 пуда и поковокъ стальныхъ—4.721 пуд.

Деревообдѣлочный цехъ производитъ отдѣлку лѣсного матеріала какъ для нуждъ своихъ мастерскихъ, такъ и для нуждъ всей линіи.

Администрація Перовскихъ мастерскихъ состоитъ изъ начальника ихъ, его помощника, старшаго мастера, мастеровъ: механическаго, кузнечнаго, деревообдѣлочнаго, малярнаго, вагоннаго пассажирскаго, вагоннаго товарнаго, ревизора вагоновъ и электротехника.

Непосредственное завѣдываніе малымъ ремонтомъ пассажирскихъ вагоновъ на ст. Москва-пассажирская возложено на завѣдывающаго малымъ ремонтомъ.

При нач. мастерскихъ имѣется контора, состоящая изъ двухъ отдѣловъ: счетоводства и канцеляріи, подчиненныхъ старшему счетоводу и дѣлопроизводителю.

Всего штатныхъ служащихъ Перовскихъ мастерскихъ въ 1911 г. было:

администраціи мастерскихъ	. . . . .	22 чел.
счетоводовъ и конторщиковъ	. . . . .	27 „
прочихъ штатныхъ служащихъ	. . . . .	173 „
	Всего . .	222 чел.

Въ это число включено 64 проводника вагоновъ и 22 кондуктора-смазчика.

Нештатныхъ служащихъ:

мастеровыхъ	. . . .	1.077 чел.,
рабочихъ	. . . . .	259 „
	Всего . .	1.336 чел.

Оборудованіе Перовскихъ мастерскихъ должно быть признано не вполнѣ достаточнымъ, а потому предположены къ пріобрѣтенію въ ближайшемъ будущемъ слѣдующія приспособленія для усиленія оборудованія:

По механическому цеху:

быстроходный сверлильный станокъ,

болторѣзный для нарѣзанія стяжныхъ винтовъ и гаекъ,

вертикальный фрезерный станокъ,

станокъ для обточки вагонныхъ осей,

колеснотокарный станокъ для работы быстро рѣжущей сталью съ шаблонными суппортами,

шлифовальный станокъ для точки фрезеровъ

станокъ для рѣзки швеллеровъ.

По деревообдѣлочному цеху:

строгальный станокъ для обшивки,

шипорѣзный станокъ,

фуговальный станокъ,

строгальный станокъ для изготовленія карнизовъ, отборокъ, раскладки и т. п.

По кузницѣ:

приводно-пневматическій молотъ на 300 килогр.

По жестяничной:

стуловыя ножницы, пригодныя для нарѣзки круглыхъ днищъ и прямыхъ полосъ—2 шт.

По сборной:

электрическія сверлильныя машины—2 шт.

По пневматическому оборудованію:

компрессоръ, непосредственно соединенный съ электромоторомъ въ 50 лош. силъ,

пневматическій инструментъ:

а) сверлильныхъ машинъ—3 шт.,

б) нарѣзныхъ машинъ—3 шт.

в) молотовъ клепальныхъ—2 шт.,

устройство трубопровода съ колонками для пневматической чистки вагоновъ и для пробы тормозовъ.

Въ связи съ усиленіемъ оборудованія Перовскихъ мастерскихъ предполагается установка третьяго аггрегата, мощностью въ 80 кило-уаттъ. По введеніи электрической тяги на Подмосковномъ участкѣ мастерскія будутъ снабжаться электрической энергіей отъ силовой станціи, обслуживающей упомянутый участокъ.

Кромѣ того, въ Перовскихъ мастерскихъ предполагается установка вакуумъ-цилиндра для дезинфекціи и очистки пассажирскихъ вагоновъ, по типу имѣющагося въ Потсдамскихъ мастерскихъ прусскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ виду того, что въ ближайшемъ будущемъ предстоитъ переустройство станціи и вокзала Москва-пассажирская, и часть зданія для текущаго ремонта пассажирскихъ вагоновъ временно будетъ отведена подъ вокзалъ, вагонный отдѣлъ въ Москвѣ предположено оборудовать слѣдующими приспособленіями:

На путяхъ отправленія:

воздухопроводомъ для пробы тормозовъ,

газопроводомъ и водопроводомъ съ колонками, для освѣщенія и снабженія водой уборныхъ и котловъ отопленія.

На путяхъ для ремонта:

воздухопроводомъ для пробы тормозовъ,

электрическими проводами для чистки вагоновъ переносными электрическими пылесосами.

Въ 3 ч. 35 м. осмотръ мастерскихъ былъ законченъ и Подкомиссія возвратилась въ Москву:

16-го іюня въ 9 ч. 40 м. утра, Подкомиссія отбыла изъ Москвы для осмотра линіи Моск.-Каз. ж. д.

На Моск.-Каз. ж. д. все движеніе поѣздовъ производится по лѣвому пути. Вопросъ о замѣнѣ лѣвопутнаго движенія правопутнымъ поднимался У. ж. д. и по этому вопросу Подкомиссіи было сообщено слѣдующее:

Введеніе правопутнаго движенія на участкѣ Москва-Рязань связано съ такими расходами и такими мѣстными препятствіями, которыя не только затрудняютъ, но и дѣлаютъ почти невозможнымъ переходъ на правопутное движеніе.

На Моск.-Каз. ж. д. подавляющее количество грузовъ имѣетъ направленіе къ Москвѣ, и, въ зависимости отъ этого, товарныя устройства расположены со стороны пути прибытія, т. е. отъ Москвы праваго; съ той же стороны расположены и большія сортировочныя станціи, какъ то: Рязань-сортировочная, Рыбное, Перово и Москва-сортировочная. Въ связи съ переходомъ движенія на правопутное, пришлось бы произвести коренное

переустройство этихъ станцій, перенося ихъ справа налѣво во избѣжаніе пересѣченій путей. Это связано съ громадными строительными работами, замѣной всей централизаціи новой и перекладкой почти всѣхъ путей. Но еще большее затрудненіе въ переносѣ станцій съ правой стороны на лѣвую заключается въ необходимости чрезвычайно дорого стоящаго отчужденія, одна квадратная сажень котораго обходится въ Москвѣ до 84 руб., не говоря уже о стоимости сносимыхъ строеній.

Помимо этого, съ переходомъ на правопутное движеніе, пассажирскій вокзалъ въ Москвѣ окажется расположеннымъ на сторонѣ не отправленія, а прибытія, что, конечно, представитъ крайнее неудобство для пассажировъ; мѣнять же расположеніе вокзала, выходящаго однимъ фасадомъ на Каланчевскую площадь, а другимъ на Рязанскій проѣздъ, не представляется возможнымъ, за недостаткомъ мѣста. Вся ст. Москва-сортировочная окажется расположенной на городскихъ свалкахъ, при весьма глубокой выемкѣ въ нихъ. Наконецъ, самый переходъ съ лѣвопутнаго движенія на правопутное займетъ довольно продолжительный промежутокъ времени и безопасность проѣздовъ въ теченіе послѣдняго будетъ подвергнута весьма серьезному риску.

Что касается до предполагаемой Инженернымъ Совѣтомъ большой легкости перехода на правопутное движеніе, при постройкѣ третьяго и четвертаго путей, то какъ видно изъ вышеизложеннаго, легкость эта весьма относительна; дѣйствительно, переходъ на правопутное движеніе, главнымъ образомъ, затрагиваетъ товарныя станціи, тогда какъ третій и четвертый пути обходятъ послѣднія, а потому и вліянія на ихъ устройство никакого не оказываютъ. Точно также и переустройка вокзала не можетъ измѣнить неудобства, связаннаго съ переходомъ на правопутное движеніе.

Какъ усматривается изъ вышеизложеннаго, для достиженія правопутнаго движенія по Моск.-Каз. ж. д. потребуются такіе громадные расходы и создадутся такія неудобства, что врядъ ли можно считать ихъ окупающимися достигаемымъ результатомъ. До сего времени примѣненіе лѣвопутнаго движенія на Моск.-Каз. ж. д. не встрѣчало никакихъ неудобствъ, хотя въ Москвѣ и Рязани дорога соединена съ рядомъ дорогъ, по коимъ производится правопутное движеніе (Московская Окружная, Николаевская, Сѣверныя, Рязанско-Уральская) и нѣтъ основанія думать, чтобы эти затрудненія появились въ дальнѣйшемъ.

Такимъ образомъ, правленіе полагаетъ, что все вышеизложенное вполнѣ оправдываетъ сохраненіе на дорогѣ лѣвопутнаго движенія, тѣмъ болѣе, что и на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣется примѣръ такого движенія, сохраняемаго, надо полагать,

на основаніи соображеній, аналогичныхъ съ вышеизложеннымъ (дороги Сѣверо-Западныя и Варшаво-Вѣнская).

Расчетъ стоимости перехода на правопутное движеніе слѣдующій:

1) *Ст. Москва-товарная.* Устройство ряда новыхъ товарныхъ платформъ со стороны прибытія, съ использованіемъ существующихъ для цѣлей отправленія:

сносы строеній кв. с. 6.000 × 200 р.	1.200.000 р.,
пріобрѣтеніе земель кв. с. 25.000 × 70 р.	1.750.000 „
земляныя работы 10.000 кб. с. по 4 р.	40.000 „
устройство 5.000 кв. саж. платформъ и пакгаузовъ по 75 руб.	375.000 „
укладка вновь 3.000 пог. с. путей по 25 р.	75.000 „
переноска 4.000 с. путей по 10 р.	40.000 „
перекладка 2.000 с. путей по 2 р. 50 к.	5.000 „
переноска 20 стрѣлокъ по 100 р.	2.000 „
перекладка 25 стрѣлокъ по 50 р.	1.250 „
мощеніе вновь 5.000 кв. с. дворовъ по 10 руб. . . .	50.000 „
укладка вновь 30 стрѣлокъ по 725 руб.	21.750 „
Итого . . .	3.560.000 р.

2) *Ст. Москва-сортировочная.* Перенесеніе сортировочнаго парка на лѣвую сторону, сносъ депо и постройка его на правой сторонѣ:

сносъ строеній кв. саж. 1.000 × 200 р.	200.000 р.,
отчужденіе земель кв. с. 20.000 × 25 р.	500.000 „
земляныя работы 60.000 кб. с. по 10 р.	600.000 „
переносъ 8.000 п. с. путей по 10 р.	80.000 „
передвижка 4.300 п. с. путей по 2 р. 50 к.	10.750 „
переносъ 40 стрѣлокъ по 100 р.	4.000 „
укладка вновь 10 стрѣлокъ по 725 р.	7.250 „
устройство новаго депо на 25 стойлъ по 12.000 р. .	300.000 „
устройство мастерскихъ кв. с. 300 × 250 р.	75.000 „
перенесеніе складовъ, строеній, круга и т. д.	150.000 „
Итого	1.927.000 р.

3) *Ст. Перово.* Перенесеніе главныхъ путей вправо для возможности развитія лѣваго парка:

земляныя работы кб. с. 6.000 × 4 р.	24.000 р.
удлиненіе каменной трубы	80.000 „
укладка вновь 4.000 п. с. путей по 25 р.	100.000 „
перекладка 2.000 п. с. путей по 2 р. 50 к.	5.000 „
укладка 20 новыхъ стрѣлокъ по 725 р.	14.500 „
перекладка 30 стрѣлокъ по 50 р.	1.500 „
перенесеніе платформъ и зданій	20.000 „
Итого	245.000 р.

4) *Ст. Рыбное и Рязань-сортировочная.* Развитіе ст. Рыбное на лѣвой сторонѣ для вагоновъ прибытія, съ предоставленіемъ ст. Рязань-сортировочная подъ вагоны отправленія:

отчужденіе земель 20.000 кв. с. по 6 р.	120.000 р.
земляныя работы 40.000 кб. с. по 4 р.	160.000 „
укладка вновь 3.000 п. с. путей по 25 р.	75.000 „
переносъ 2.000 п. с. путей по 10 р.	20.000 „
перекладка 2.000 п. с. пут. по 2 р. 50 к.	5.000 „
укладка 20 новыхъ стрѣлокъ по 725 р.	14.500 „
перенесеніе строеній и складовъ	40.000 „
перекладка 10 стрѣлокъ по 50 р.	500 „
переносъ 30 стрѣлокъ по 100 р.	3.000 „
Итого	438.000 р.

5) Переустройство централизаціи и блокировки на участкѣ Москва-Рязань:

а) Москва-товарная	60.000 р.,
б) Москва-сортировочная	80.000 „
в) Перово	70.000 „
г) Воскресенскъ	30.000 „
д) Голутвинъ	60.000 „
е) Луховицы	20.000 „
ж) Рыбное и Рязань-сортировочная	90.000 „
з) Рязань	80.000 „
и) Блокъ-посты по линіи	60.000 „
Итого.	550.000 р.

6) Передѣлка семафоровъ на всѣхъ станціяхъ, кромѣ вышеперечисленныхъ	40.000 р.
7) Перекладка противошерстныхъ стрѣлокъ на пошерстныя	30.000 „
8) Передѣлка водоснабженія на ст.	200.000 „

9) Разныя работы по малымъ станціямъ (и измѣненіе примыканія вѣтвей) . . . . . 200.000 р.
10) Непредвидѣнные расходы, администрація и т. д. около 10% отъ вышеперечисленныхъ . . . . . 710.000 „

Всего расходовъ . . . 7.900.000 р.

Правленіемъ Моск.-Каз. ж. д. были даны слѣдующія свѣдѣнія объ участкѣ Москва-Рязань:

Участокъ Москва Рязань, обнимающій I-ю, II-ю и III-ю дистанціи сл. п., имѣетъ протяженіе 185 вер. (кромѣ вѣтвей) двойного пути. Дистанціи раздѣляются на околотки, которыхъ имѣется на I-й дистанціи—9, на II-й—9 и на III-й—10. Длина околотка колеблется отъ одной версты (ст. Москва-пассажирская) до 22 вер. (Егорьевская вѣтвь). Въ каждомъ околоткѣ имѣется 3 или 4 рабочихъ участка нормальнымъ протяженіемъ по главному пути въ 4 версты, на вѣтвяхъ рабочіе участки больше—6 верстъ и одинъ участокъ (Зарайская вѣтвь)—8 верстъ. При назначеніи околотковъ и участковъ принимались въ соображеніе количество станціонныхъ путей и густота движенія. Нормальная длина обхода на главной линіи—2 вер., на вѣтвяхъ—до 5 верстъ.

Число штатныхъ ремонтныхъ рабочихъ опредѣляется по нормамъ, въ зависимости отъ протяженія главныхъ и станціонныхъ путей, числа стрѣлокъ, при чемъ, для вѣтвей нормы эти ниже, чѣмъ для главной линіи, и на разныхъ вѣтвяхъ различны между собою, въ зависимости отъ густоты движенія по каждой вѣтви. Въ періодъ усиленныхъ путевыхъ работъ нанимаются еще мѣсячные и поденные рабочіе.

Для обезпеченія кадра опытныхъ старослужащихъ рабочихъ и для удержанія послѣднихъ на работѣ въ лѣтнее время установлены къ нормальной платѣ прибавки на лѣтніе мѣсяцы для прослужившихъ не менѣе 2-хъ лѣтъ. Прибавки эти доходятъ до 4 р. въ мѣсяцъ, въ зависимости отъ продолжительности службы рабочаго. Число лицъ, получающихъ прибавки, въ 1912 г. доходитъ до 788 человѣкъ.

Полотно дороги на участкѣ устоявшееся, спокойное, кромѣ 129 версты, гдѣ, въ связи съ дѣйствіемъ протекающихъ подъ основаніемъ насыпи грунтовыхъ водъ, полотно даетъ сдвиги и просадки. Предпринятая въ послѣдніе годы борьба съ этимъ, посредствомъ штоленъ и цѣлаго ряда осушительныхъ колодцевъ, дала хорошіе результаты, и имѣется полное основаніе предполагать, что движенія полотна прекратятся.

Къ неблагопріятнымъ условіямъ для качества пути слѣдуетъ отнести обиліе пучинъ, протяженіе которыхъ на нѣкото-

рыхъ околоткахъ доходитъ до 40% общей длины. Для устраненія этого составлена, и уже приводится въ исполненіе программа замѣны пучинистаго грунта шлакомъ или балластомъ, каковая мѣра даетъ прекрасные результаты.

Балластомъ участокъ снабжается изъ трехъ карьеровъ, изъ которыхъ одинъ даетъ хорошій песокъ, два другіе—мелкій и не вполнѣ чистый. Два карьера находятся на желѣзнодорожной землѣ, одинъ арендуется съ попенной платой въ 1 руб. за куб. саж. Доставка балласта изъ карьера на мѣсто обходится дорогѣ (съ разгрузкой) отъ 1 руб. 40 коп. до 2 руб. за куб. саж., а уборка его въ путь—75 коп. за куб. саж. Балластъ вездѣ закрытъ щебнемъ. Шпалы на участкѣ употребляются четырехъ и двухкантовыя и пластинныя, длиною 1,25 саж., толщиною—3½ вершк. и съ постелью отъ 5 до 7 верш. Всѣ шпалы—сосновыя, пропитанныя на принадлежащемъ дорогѣ Голутвинскомъ шпалопропиточномъ заводѣ. Средній срокъ ихъ службы 9,22 года. Смѣна шпалъ сплошная, поверстная. На 1912 г. разрѣшено къ сплошной смѣнѣ: на 1-й дистанціи—22.500 шт., на 2-й—22.000 шт. и на 3-й—34.000 шт.

По выясненіи результатовъ сортировки вынутыхъ изъ пути шпалъ будетъ дано дополнительное разрѣшеніе на смѣну шпалъ на станціонныхъ путяхъ.

Главные пути участка (кромѣ вѣтвей) уложены рельсами типа № 6 (вѣсомъ 25,78 фун. въ пог. футѣ), № 9 (25,76 фун. въ пог. футѣ) и № 11-а (28,591 ф. въ пог. футѣ). Этимъ послѣднимъ типомъ постепенно замѣняются два первые, которые подлежатъ изъятію изъ пути на этомъ участкѣ. Трехдырныя подкладки лежатъ на каждой шпалѣ.

Ст.ст.: Москва, Сокольники, Сортировочная, Перово, Люберцы, Раменское, Воскресенскъ, Голутвинъ, Луховицы, Рыбное, Рязань-сортировочная и Рязань оборудованы централизаціей системы Максъ-Юдель, вполнѣ удовлетворяющей администрацію дороги.

Весь участокъ (кромѣ вѣтвей) блокированъ по системѣ Сименсъ и Гальске и снабженъ колокольной сигнализаціей.

Общее число искусственныхъ сооруженій на участкѣ—177, въ томъ числѣ мосты черезъ рѣки: Москву, Оку и Вожу. Фермы мостовъ не нуждаются въ усиленіи, кромѣ фермъ на Яузѣ, Гжелкѣ и Велегушкѣ, а также моста черезъ Москву-рѣку (двухпутный, рѣшетчатый 5-типролетный неразрѣзной), который по слабости фермы и качеству матеріала не допускаетъ движенія тяжелыхъ паровозовъ. Въ настоящее время этотъ мостъ замѣняется новымъ, строящимся рядомъ, который предполагается закончить къ будущей веснѣ.

Нормальная ширина отчужденія—25 саж., но у высокихъ насыпей и на станціяхъ—значительно больше.

Подкомиссіей была отмѣчена недостаточная высота балластнаго слоя, а также и неудовлетворительное состояніе одной изъ крестовинъ.

Переходя къ общимъ свѣдѣніямъ объ участкѣ, слѣдуетъ указать, что главная магистральная линія Москва-Рязань, проходитъ по двумъ смежнымъ губерніямъ: Московской и Рязанской. При этомъ въ предѣлахъ Московской губ. она пересѣкаетъ уѣзды: Московскій, Бронницкій и Коломенскій, а въ предѣлахъ Рязанской — Зарайскій и Рязанскій. Наибольшей плотностью населенія отличается Московскій уѣздъ, гдѣ, за выдѣленіемъ г. Москвы, на 1 кв. версту по уѣзду приходится 91,0 чел., Коломенскій—60,8 чел., Зарайскій 59,9 чел. и Рязанскій—57,7 чел. Населеніе соотвѣтственныхъ уѣздныхъ и губернскихъ городовъ въ эти цифры не вошло.

Переходя къ характеристикѣ обслуживаемаго названной линіей раіона въ экономическомъ отношеніи, надо замѣтить, что весь раіонъ въ общихъ чертахъ носитъ по преимуществу рѣзко выраженный промышленный характеръ. Особенно это относится къ уѣздамъ: Московскому, Бронницкому и Коломенскому. На всемъ протяженіи линіи въ предѣлахъ этихъ уѣздовъ тамъ и сямъ въ большомъ количествѣ разбросаны всевозможныя промышленныя предпріятія: бумагопрядильныя и бумаготкацкія фабрики, механическіе желѣзодѣлательные заводы, кирпичные заводы, каменоломни, паровыя мукомольныя мельницы, лѣсопильни и пр. Въ силу такого характера описываемаго раіона, грузами прибытія для него является преимущественно сырье, поступающее для обработки на мѣстныхъ фабрикахъ и заводахъ, и топливо, а именно: шерсть, хлопокъ, пряжа бумажная, желѣзо и сталь не въ дѣлѣ, строительные матеріалы, дрова, нефть, каменный уголь, а засимъ продукты потребленія, изъ которыхъ первое мѣсто занимаетъ хлѣбъ. Грузами отправленія являются: мануфактура, желѣзныя и стальныя издѣлія, стеклянныя, фарфоровыя и фаянсовыя издѣлія, веревки и канаты, кирпичъ и камень строительный, лукъ, капуста и хлѣбъ. Главная масса его отправляется изъ зернохранилищъ дороги въ Рязани, Зарайскѣ, Коломнѣ и Москвѣ. Болѣе подробныя свѣдѣнія будутъ приведены впослѣдствіи, при разсмотрѣніи отдѣльныхъ станцій и ихъ грузооборота. Помимо фабрично-заводской дѣятельности въ уѣздѣ Московскомъ, жители занимаются извознымъ промысломъ, торговлей и въ слабой степени земледѣліемъ, въ Бронницкомъ-кустарнымъ производствомъ веревокъ, каната, плетеніемъ издѣлій изъ хвороста и земледѣліемъ, а также плетеніемъ веревокъ и канатовъ и шелковыхъ шнуровъ. Уѣзды Зарайскій и Рязанскій уже носятъ болѣе земледѣльческій характеръ и почти на всемъ протяженіи вплоть до Рязани никакихъ фабрикъ и заводовъ въ

раіонѣ линіи не встрѣчается. Однако, и здѣсь хлѣба своего для населенія не хватаетъ и оно пользуется привознымъ хлѣбомъ. Здѣсь наблюдается массовый уходъ населенія на заработки въ Москву и Петербургъ, такъ какъ занятіе земледѣліемъ не обезпечиваетъ вѣрнаго заработка и надежнаго средства къ пропитанію. Нѣкоторое исключеніе въ этомъ отношеніи представляетъ г. Рязань, гдѣ, помимо присутствія въ городѣ фабрикъ и заводовъ, распространены и другіе промыслы, а именно: огородничество, садоводство, плетеніе изъ хвороста различныхъ издѣлій, тканье затрапезы и пр.

Такимъ образомъ, слабое развитіе въ описываемомъ раіонѣ земледѣлія служитъ причиною того обстоятельства, что поступленіе хлѣбныхъ грузовъ, на всѣхъ безъ исключенія станціяхъ, превышаетъ собою почти въ нѣсколько разъ хлѣбныя отправки. Къ тому же близость столицы является, въ свою очередь, причиною того, что мѣстное земледѣльческое населеніе засѣваетъ въ большинствѣ случаевъ, кромѣ ржи, овесъ, не имѣющій продовольственнаго характера, но цѣнящійся въ смыслѣ доходности гораздо дороже продовольственныхъ хлѣбовъ.

Нѣсколько подъѣздныхъ путей, соединяющихъ отдѣльные промышленные пункты съ главною магистралью, носятъ тотъ же самый характеръ и къ нимъ всецѣло относится все то, что было сказано о всей линіи. Эти вѣтви слѣдующія: 1) Воскресенскъ-Егорьевскъ—22 вер., 2) Голутвинъ-Озеры—37 вер. и 3) Луховицы-Зарайскъ—26 верстъ.

По линіи Москва-Рязань уложено двѣ колеи, что обезпечиваетъ пропускную способность для значительныхъ транзитныхъ перевозокъ.

Въ 10 час. 9 мин. Подкомиссія имѣла остановку на ст. Вешняки для осмотра старой типовой дачной платформы. Участокъ отъ Москвы до Раменское почти сплошь застроенъ дачами и Моск.-Каз. ж. д. устроила здѣсь рядъ дачныхъ платформъ. Одной изъ таковыхъ является и ст. Вешняки. Платформа сдѣлана изъ шлака, смѣшаннаго съ глиной; устройство платформы обошлось по 6 руб. за кв. саж.

Отъ ст. Вешняки въ сторону Рязани производится укладка III-го и IV-го путей, которые предназначаются для обслуживанія будущаго трамвайнаго движенія.

Дачное движеніе на участкѣ Москва-Раменское, со времени введенія на немъ быстроходныхъ пригородныхъ поѣздовъ, возрастаетъ ежегодно; нижеслѣдующая таблица показываетъ ростъ этого движенія съ 1906 г.

А. *Пассажиры всѣхъ категорій.*

Годы.	Число.	Приростъ.		Приростъ въ %.	
		Съ пред. года.	Съ 1908 г.	Съ пред. года.	Съ 1908 г.
1908 . . .	3.258.000	—	—	—	—
1909	3.486.000	228.000	228.000	7	7
1910	3.860.700	374.700	602.700	10,75	18,5
1911	4.145.000	284.300	887.000	7,37	27,23

Б. *Платные пассажиры.*

Годы.	Число.	Приростъ.		Приростъ въ %.	
		Съ пред. года.	Съ 1908 г.	Съ пред. года.	Съ 1908 г.
1906	1.797.009	—	—	—	—
1907	1.951.114	154.105	154.105	8,6	8,6
1908 . . .	2.134.020	182.906	337.011	9,37	18,75
1909	2.349.317	215 297	552.308	10,1	30,74
1910	2.710.000	360.683	912.991	15,35	50,80
1911	3.004.241	294.241	1.207.232	10,86	67,18

Распредѣленіе этого движенія не одинаково не только по временамъ года, но и по часамъ дня; изъ справокъ, переданныхъ въ Высшую Комиссію, видно, что въ мѣсяцы наиболѣе интенсивнаго движенія (май, іюнь, іюль) число пассажировъ въ 1,54 раза больше средняго мѣсяца, а въ зимніе мѣсяцы (съ ноября по февраль) въ 1,67 разъ меньше; распредѣленіе по временамъ дня даетъ для отправленія изъ Москвы наибольшее число пассажировъ въ періодъ между 3 и 8 часами дня (43% всего количества отбывающихъ пассажировъ), а для прибытія—между 8 и 12 часами утра (44% всего количества прибывающихъ).

Наконецъ, распредѣленіе пассажировъ по тѣмъ или другимъ частямъ раіона также крайне неравномѣрно: въ то время, какъ на раіонъ Вешняки-Подосинки (длиной 5 вер.) приходится 30% общаго количества пассажировъ, а на раіонъ Томилино-Быково (длиной 9 вер.)—51%, на остальныя 28 верстъ приходится всего 19% пассажировъ.

Отсюда вытекаютъ тѣ требованія, которыя должны быть предъявлены къ правильно поставленному дачному движенію при его постепенномъ возрастаніи:

1) увеличеніе числа поѣздовъ, въ зависимости отъ прироста пассажировъ;

2) различное распредѣленіе количества пассажирскихъ вагоновъ по временамъ дня и года, въ зависимости отъ количества пассажировъ;

3) болѣе или менѣе частое обслуживаніе разныхъ дачныхъ раіоновъ въ зависимости отъ густоты ихъ населенія;

4) скорое сообщеніе между Москвой и всѣми дачными пунктами.

Всѣ эти требованія могутъ быть удовлетворены при паровой тягѣ лишь въ ограниченныхъ размѣрахъ. Правда, увеличеніе пропускной способности, настоятельно необходимое для увеличенія числа поѣздовъ, можно достигнуть устройствомъ двухъ новыхъ путей отъ Москвы до Люберецъ, устройствомъ новыхъ блокпостовъ на участкѣ Люберцы-Раменское и переустройствомъ станцій: Люберцы, Быково и Раменское. Однако, предѣлъ подобному увеличенію пропускной способности полагаетъ ограниченная скорость дачныхъ поѣздовъ, на которую вліяютъ частыя остановки. Увеличеніе числа поѣздовъ связано, далѣе, съ увеличеніемъ числа паровозовъ и вагоновъ и съ необходимостью постройки депо въ Раменскомъ. Распредѣленіе разнаго числа вагоновъ по поѣздамъ, въ зависимости отъ загруженности ихъ, врядъ ли выгодно, такъ какъ % на содержаніе паровоза и пробѣгъ его при маломъ числѣ вагоновъ будетъ слишкомъ великъ по отношенію къ числу пройденныхъ поѣздо-верстъ; такимъ образомъ, различное распредѣленіе пассажировъ по временамъ дня и года приходится регулировать уменьшеніемъ числа поѣздовъ въ нѣкоторые періоды дня и года, что, конечно, для пассажировъ крайне неудобно. Равномѣрное обслуживаніе различныхъ дачныхъ пунктовъ, въ зависимости отъ населенности, встрѣчаетъ препятствіе въ томъ, что для этого пришлось бы сдѣлать три конечныхъ пункта движенія дачныхъ поѣздовъ: Люберцы, Быково и Раменское, каждое съ небольшимъ депо и поворотнымъ кругомъ. Правда, сейчасъ въ Люберцахъ, конечномъ пунктѣ части дачныхъ поѣздовъ, нѣтъ ни депо, ни поворотнаго круга, но это неизбѣжно связано съ обязательной уборкой паровозовъ на ночь въ

Москву и движеніемъ паровозовъ заднимъ ходомъ у поѣздовъ, идущихъ изъ Люберецъ въ Москву. Послѣднее, въ свою очередь, вызываетъ малую скорость поѣздовъ. Наконецъ, удобство обслуживанія отдѣльныхъ дачныхъ мѣстъ требуетъ возможно быстроходнаго сообщенія ихъ съ Москвой и, слѣдовательно, возможно меньшаго числа остановокъ. Одинъ шагъ на пути къ этому уже сдѣланъ введеніемъ поѣздовъ-скороходовъ, идущихъ отъ Москвы до Томилина безъ остановокъ; каждому такому поѣзду долженъ, очевидно, соотвѣтствовать мѣстный поѣздъ, обслуживающій участокъ Москва-Люберцы.

Если бы всѣ дачные поѣзда распредѣлить такимъ образомъ на сопряженные попарно скороходы и мѣстные (Люберецкіе), то требовалось бы, во-первыхъ, значительное количество новыхъ паровозовъ, а во-вторыхъ, уменьшеніе составовъ, крайне невыгодное, какъ уже было упомянуто; сверхъ того, потребовалось бы и дополнительное развитіе ст. Люберцы.

Такимъ образомъ, хотя при паровой тягѣ, дачное движеніе и можетъ быть сдѣлано болѣе частымъ, но другого улучшенія оно достигнуть не можетъ. Единственное средство, которое дѣйствительно можетъ удовлетворить всѣмъ требованіямъ, предъявляемымъ къ бойкому и хорошо организованному дачному движенію, заключается въ введеніи электрической тяги.

Важность электрической тяги для пригороднаго движенія и выгодность ея, какъ предпріятія, сознана въ Россіи, что видно изъ появленія цѣлаго ряда проектовъ электрическихъ подмосковныхъ дорогъ трамвайнаго типа—въ Подольскъ, Обираловку, Голицыно, Воскресенскъ, Сергіевъ-Посадъ; часть ихъ уже наканунѣ осуществленія.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что и для густо заселеннаго дачнаго раіона вдоль линіи Моск.-Каз. ж. д. появится аналогичное предпріятіе, если дорога сама не приметъ такихъ мѣръ, которыя усовершенствовали бы пригородное движеніе настолько, что конкуренція параллельнаго дорогѣ электрическаго трамвая станетъ невозможной. Это сдѣлать тѣмъ легче, что электрическая тяга на дорогѣ магистральнаго типа, какою является Моск.-Каз. ж. д., всегда представитъ пассажирамъ большія удобства, чѣмъ дороги трамвайнаго типа, вслѣдствіе большей скорости поѣздовъ, большей правильности движенія и большей безопасности его.

Преимущества электрической тяги для пригороднаго движенія, вызвавшія столь широкое ея распространеніе, заключаются въ слѣдующемъ: прежде всего, полная возможность, увеличить скорость поѣздовъ; не только большая скорость въ пути вліяетъ на это, но и значительное увеличеніе ускоренія при трогании съ мѣста, что имѣетъ весьма существенное значеніе

при частыхъ остановкахъ. Размѣры составовъ электрическихъ поѣздовъ могутъ быть весьма различны, въ зависимости отъ того, сколько ожидается на данный поѣздъ пассажировъ; дѣйствительно, предположимъ, что нужно перевезти въ одно время дня 500 пассажировъ, а другое—150; для перваго потребуется 9 вагоновъ, для второго—три; при паровой тягѣ и вѣсѣ прицѣпного вагона въ 25 тоннъ, а паровоза съ тендеромъ въ 100 тоннъ, на 1 пассажира придется въ первомъ случаѣ 0,65 тоннъ, а во второмъ—1,17 тоннъ вѣса поѣзда; при электрической тягѣ, ставя на каждые 2 прицѣпныхъ вагона 1 моторный, вѣсомъ въ 50 тоннъ, получимъ на пассажира въ первомъ случаѣ 0,6 тоннъ, а во второмъ—0,67 тоннъ.

Маневры на станціи сокращаются чрезвычайно; въ худшемъ случаѣ, если въ поѣздѣ всего 1 моторъ-вагонъ, его достаточно обогнать для обратнаго слѣдованія и длина обгоннаго пути будетъ, при этомъ, очень невелика; если же въ поѣздѣ моторъ-вагоны въ головѣ и хвостѣ,—никакихъ маневровъ не требуется. Это обстоятельство не только облегчаетъ и удешевляетъ станціонную работу, но и позволяетъ ограничить размѣры станціонныхъ путей наименьшими предѣлами, безъ всякихъ дополнительныхъ устройствъ, въ родѣ депо, поворотныхъ круговъ и кочегарныхъ ямъ. Подвижной составъ можетъ быть использованъ до наибольшихъ предѣловъ, такъ какъ число конечныхъ пунктовъ его оборота можетъ быть взято по дѣйствительной надобности, не стѣсняясь соображеніемъ о дороговизнѣ развитія и содержанія концевыхъ станцій. Число электрическихъ поѣздовъ, можетъ быть больше, чѣмъ паровыхъ, какъ въ виду гораздо лучшаго оборота составовъ, такъ и въ виду большей скорости. Къ этому слѣдуетъ прибавить большую дешевизну эксплоатаціи, вслѣдствіе цѣлаго ряда причинъ: отсутствія помощниковъ машиниста и кочегаровъ, большей экономичности работъ центральной станціи по сравненію съ паровозами, меньшаго ремонта подвижного состава, меньшаго количества прицѣпныхъ вагоновъ и другихъ обстоятельствъ, вытекающихъ изъ вышеупомянутаго лучшаго оборота составовъ и отсутствія маневровъ. Наконецъ, для публики весьма важнымъ удобствомъ, помимо большей скорости движенія и болѣе удобнаго распредѣленія поѣздовъ, является большая чистота электрической тяги по сравненію съ паровой, отсутствіе дыма, копоти и запаха, неизбѣжныхъ, какъ при угольномъ, такъ и при нефтяномъ отопленіи. Послѣднія два обстоятельства вліяютъ и на заселеніе мѣстъ вдоль линіи желѣзной дороги.

Основываясь на всѣхъ вышеприведенныхъ соображеніяхъ, правленіе рѣшило перейти къ электрической тягѣ на участкѣ Москва-Раменское, единовременная затрата на введеніе которой должна быстро окупиться, какъ значительнымъ приростомъ

числа пассажировъ, такъ и сбереженіемъ по эксплоатаціоннымъ расходамъ. Подробная пояснительная записка по этому вопросу съ расцѣночной вѣдомостью работъ передана въ Высшую Комиссію.

Въ 10 ч. 20 м. Подкомиссія прибыла на ст. Косино.

Ст. Косино.

Ст. Косино является также дачнымъ мѣстомъ.

Новое пассажирское зданіе выстроено изъ бетонита. Стоимость 1 кв. саж. такого сооруженія безъ навѣсовъ и другихъ дополнительныхъ работъ = 3700 : 12 = 308 руб. Залъ для публики имѣетъ 8 кв. саж., касса—1,82 кв. саж., входныя и выходныя сѣни по 1,09 кв. саж. Зданіе и всѣ помѣщенія очень хорошія. Къ зданію примыкаетъ платформа и навѣсъ.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла деревянную будку переѣзднаго сторожа. Въ будкѣ имѣются 2 комнаты для двухъ сторожей, въ каждой комнатѣ устроена русская печь. Комнаты содержатся въ должной чистотѣ, печи требуютъ ремонта. Затѣмъ, Подкомиссія прослѣдовала безъ осмотра черезъ ст. Люберцы, отъ которой идетъ новая линія на Арзамасъ. Въ настоящее время движеніе открыто только отъ ст. Люберцы до Мурома.

Въ 10 ч. 45 м. Подкомиссія отбыла на ст. Быково.

Ст. Быково.

Служебный поѣздъ былъ остановленъ у товарныхъ помѣщеній.

Первый изъ осмотрѣнныхъ пакгаузовъ—старый, деревянный, съ кирпичнымъ поломъ. Парапетъ очень узкій и неудобный для грузки съ подводъ.

Работа ст. Быково за 1911 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Поѣздовъ:

Среднее число въ сутки.

За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
46	26	72	46	26	72	38	36	74	38	36	74

При этомъ вагонооборотъ былъ:

Отправленіе и прибытіе товарныхъ вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія въ январѣ.
отправлено	3.053	211
прибыло	3.043	220

Для этой работы на станціи служатъ пути:

3 станціонн. пути общ. протяженіемъ 604,95 п. с. (кромѣ главныхъ)·
2 главные пути . . . . . 616,00 п. с.
1 путь спеціальнаго назначенія . . . . . 76,20 „ „

Грузооборотъ станціи слѣдующій (1911 г.):

нагружено	78.034 пуд.,
выгружено	546.397 „
перегружено	1.800 „
Итого .	626.231 пуд.

Складочныхъ помѣщеній имѣется:

пакгаузовъ	100 кв. саж.,
открытыхъ платформъ	20 „ „
пакгаузовъ больш. скорости .	2 „ „

Вѣсовъ имѣется:

багажные вѣсы 1, подъемной силы 40 пуд.
товарные „ 2, подъемной силы 125 и 100 пуд.

Преимущественные грузы: по отправленію—молоко; по прибытію—хлѣбные грузы и шерсть.

Отъ пакгаузовъ, Подкомиссія прослѣдовала къ жилому деревянному одноэтажному дому, гдѣ была осмотрѣна квартира вѣсовщика, состоящая изъ комнаты и сѣней, особыхъ замѣчаній не вызвавшая.

Пассажирское зданіе деревянное, старое.

Отбывъ со ст. Быково, Подкомиссія въ пути осматривала мѣсто, купленное правленіемъ общества Моск.-Каз. ж. д. для устройства поселка и санаторіи для служащихъ дороги.

Въ 11 ч. 7 м. Подкомиссія прибыла на ст. Раменское, осмотръ которой начала съ товарнаго двора.

Ст. Раменское.

Деревянный пакгаузъ имѣетъ тѣ же недостатки, какъ таковой же на ст. Быково. Другой деревянный пакгаузъ представляетъ собой крытую платформу, бока которой забраны досками.

Работа ст. Раменское за 1911 г. характеризуется слѣдующими данными:

Поѣздовъ:
Среднее число въ сутки.

За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
32	26	58	32	26	58	28	36	64	28	36	64

При этомъ вагонооборотъ былъ:

По отправленію и прибытію товарныхъ вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія въ январѣ.
отправлено	9.729	790
прибыло	9.716	809

Для преодолѣнія этой работы на станціи служатъ пути:

12 станціонныхъ путей, общ. протяженіемъ 22.111,95 п. с.,
2 главныхъ пути „ „ 572,50 „ „
6 спеціальныхъ путей для надобностей сл. п., т. и дв. . . . . 517,60 „ „

Грузооборотъ станціи:

нагружено . . . . . 161.696 пуд.
выгружено . . . . . 573.165 „
перегружено . . . . . 13.030 „

Итого . . 747.891 пуд.

Складочныхъ помѣщеній имѣется:
Пакгаузовъ 2, площ. 3,85 × 9,88 и 3 × 6,05 кв. саж.,
Крытыхъ платформъ —3,80 × 23,40 кв. саж.,
Пакгаузовъ больш. скор. 2 × 2 кв. саж.

Вѣсовъ имѣется:

багажные вѣсы, подъемной силы . . 50 пуд.
товарныхъ „ 2 „ „ . . 125 и 75 пуд.

Ст. Раменское находится въ Бронницкомъ уѣздѣ Московской губ., 42 вер. отъ Москвы. Отличается крупнымъ грузооборотомъ, главнымъ образомъ, по прибытію, достигающему ежегодно свыше 4 милл. пуд. Наиболѣе крупнымъ грузомъ по прибытію является хлѣбъ; далѣе идетъ хлопокъ, поступающій въ обработку на мѣстную бумаго-ткацко-прядильную фабрику т-ва П. Малютина С-ья, наконецъ,—кирпичъ, лѣсные строительные матеріалы, каменный уголь и торфъ, которыхъ поступаетъ на станцію до 2 и свыше милл. пуд. ежегодно.

Населеніе въ раіонѣ ст. Раменское занимается отчасти земледѣліемъ, отчасти различными мелкими промыслами въ свободное отъ полевыхъ работъ время, а главнымъ образомъ на упомянутой выше фабрикѣ. Соотвѣтственно этому и грузооборотъ станціи по отправленію не великъ и исчерпывается, главнымъ образомъ, мануфактурой, пряжею, отчасти стеклянными, фарфоровыми и фаянсовыми издѣліями, что объясняется присутствіемъ въ раіонѣ станціи фаянсоваго и глинянаго завода Куринова, и, наконецъ, сѣномъ.

Пассажирское зданіе—каменное, одноэтажное, вполнѣ соотвѣтственной площади во всѣхъ помѣщеніяхъ.

При ст. Раменское расположена большая текстильная фабрика. При этой фабрикѣ имѣется больница, обслуживающая за особую плату и ж.-д. служащихъ.

Линія отъ Москвы до ст. Раменское хорошо оборудована телефономъ; его имѣютъ почти всѣ будки, и казармы.

Ст. Бронницы. Въ 11 ч. 30 м. Подкомиссія прибыла на ст. Бронницы.

Осмотръ былъ начатъ съ жилыхъ помѣщеній.

Квартира пом. нач. станціи имѣетъ три комнаты съ кухней въ деревянномъ домѣ. По площади помѣщеніе достаточное, содержится чисто, но полы не крашены.

Въ этомъ же домѣ живутъ три стрѣлочника, которые имѣютъ отдѣльную комнату, но кухня общая, что нельзя признать желательнымъ.

Пассажирское зданіе—каменное, тѣсновато для служащихъ, но пассажирскія помѣщенія достаточны.

Въ 11 ч. 45 м. утра служебный поѣздъ имѣлъ остановку для осмотра линейной деревянной казармы.

Въ комнатѣ, предназначенной для артели, очень темно, ремонтъ запущенъ и, кромѣ того, помѣщеніе плохо содержится.

Въ комнатѣ артельнаго старосты изъ-подъ пола сильно дуетъ; стѣны не оштукатурены, какъ въ комнатѣ артельнаго старосты, такъ и въ комнатѣ рабочихъ.

Черезъ ст. Вознесенскъ Подкомиссія прослѣдовала безъ осмотра.

На перегонѣ 104—105 версты Подкомиссія осматривала путевую будку, пришедшую въ состояніе разрушенія. Подкомиссіей было отмѣчено, что ремонтъ большинства будокъ, находящихся въ раіонѣ, осмотрѣнномъ до сего времени, сильно запущенъ.

На 106 верстѣ служебный поѣздъ былъ остановленъ для осмотра моста черезъ р. Москву. Объ этомъ мостѣ упоминалось выше при описаніи участка сл. п. Москва-Рязань.

Ст Коломна. Въ 12 ч. 45 м. Подкомиссія прибыла на ст. Коломна.

Каменное пассажирское зданіе имѣетъ достаточную площадь помѣщеній для пассажировъ I и II классовъ и для служащихъ, но тѣсно для пассажировъ III класса; тѣснота особенно ощущается въ дни, предшествующіе праздникамъ, такъ какъ въ это время въ сутки продается до 4000 билетовъ. Площ. пасс. помѣщеній—57,87 кв. саж., служ. 17,20 кв. саж.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія перешла къ жилымъ домамъ.

Въ одномъ изъ домовъ Подкомиссія осмотрѣла квартиру пом. нач. станціи и помѣщеніе сторожа. Пом. нач. станціи имѣетъ 3 комнаты и кухню, по площади вполнѣ достаточныя, но въ отношеніи ремонта эта квартира оставляетъ желать лучшаго: почти во всѣхъ помѣщеніяхъ краска облупилась.

Затѣмъ, Подкомиссія прослѣдовала къ деревянной будкѣ, въ которой осмотрѣла помѣщеніе переѣзднаго сторожа, состоящее изъ комнаты и кухни. Комната—тѣсная.

На товарномъ дворѣ Подкомиссія осмотрѣла складочныя помѣщенія, почти сплошь занятыя мануфактурой.

Работа станціи за 1911 г. характеризуется слѣдующими данными:

Поѣздовъ:

Среднее число въ сутки:

За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс	Тов.	Всего.
18	26	44	18	26	44	18	34	52	18	36	54

При этомъ вагонооборотъ былъ:

отправленіе и прибытіе товарныхъ вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія въ январѣ.
отправлено	6.504	435
прибыло	6.511	445

На станціи имѣются пути:

5 стаціонныхъ, общ. протяженіемъ 621,65 пог. саж.,
2 главныхъ „ „ 1267,20 „ „

Грузооборотъ станціи:

нагружено . . . . . 1.116.954 пуд.,
выгружено . . . . . 1.381.609 „

Итого . 2.498.563 пуд.

Складочныхъ помѣщеній имѣется:

пакгаузовъ . . . . . 133 кв. саж.
крытыхъ платформъ . . . 62,18 кв. саж.
открыт. „ . . . 67,20 „ „
пакгаузъ больш. скор. . . 45,12 „ „

Вѣсовъ имѣется:

багажные, подъемной силы 15 пуд.,

товарныхъ вѣсовъ 4—подъемной силы: 2—по 125 пуд., 50 и 40 пуд.

Ст. Коломна находится при уѣздномъ городѣ Коломна, Московской губ. въ 107 вер. отъ Москвы, почти при самомъ впаденіи р. Москвы въ Оку. Благодаря такому удобному положенію и присутствію вблизи нѣсколькихъ фабрикъ и другихъ промышленныхъ предпріятій, Коломна является крупнымъ торгово-промышленнымъ пунктомъ, общій грузооборотъ котораго достигаетъ свыше 3.000.000 пуд. Помимо земледѣлія и фабрично-заводской дѣятельности, населеніе въ раіонѣ станціи въ обширныхъ размѣрахъ занимается также огородничествомъ и мелкимъ кустарнымъ промысломъ: канатное производство, бочарныя издѣлія и пр. Наиболѣе крупныя отправки падаютъ на хлѣбъ, кирпичъ, известь, капусту, огурцы, мануфактуру, мочало и стеклянныя издѣлія. Прибываетъ: хлѣбъ, нефть, каменный уголь, желѣзо и различные строительные матеріалы. Изъ фабрикъ и другихъ промышленныхъ предпріятій, съ которыхъ грузъ поступаетъ на ст. Коломна, наиболѣе крупными являются: шелко-крутильная фабрика Ангилери и К-о, далѣе,—Постникова, Горбачева и Шепелева; суконныя фабрики т. д. Д. Е. Жукова и вдовы

Е. Пучковой С-ей, кирпично-известковые заводы Артемова и Шкарина; паровыя мукомольныя мельницы Шапошникова и Лѣтникова; канатная фабрика Кузьмина и лѣсопильные заводы: Набокова, Лобанова и Салтыкова.

Въ Коломнѣ имѣется элеваторъ для завоза и храненія зерна.

Съ товарнаго двора Подкомиссія прослѣдовала въ казарму, гдѣ осмотрѣла помѣщенія сторожей и стрѣлочниковъ. Въ первой половинѣ казармы у четырехъ сторожей, имѣющихъ каждый по комнатѣ, кухня общая. Во второй половинѣ, имѣющей самостоятельный входъ, живутъ также 3 сторожа и стрѣлочникъ. У нихъ также общая печь, къ тому же плохая. Всѣ помѣщенія, осмотрѣнныя въ этой квартирѣ, находятся въ очень плохомъ состояніи и требуютъ ремонта.

Затѣмъ, Подкомиссія прослѣдовала мимо элеватора къ служебному поѣзду.

Въ 2 ч. 30 м. Подкомиссія осматривала ст. Рыбное.

Пассажирское зданіе—деревянное, одноэтажное, небольшое, но помѣщенія его достаточны.

Отъ пасажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала къ казармѣ.

Ст. Рыбное.

Дорожный мастеръ имѣетъ 4 комнаты съ кухней. Артельный староста занимаетъ 1 комнату и кухню и артели отведена 1 комната. Въ отношеніи ремонта, состояніе казармы совершенно неудовлетворительное.

Путевое устройство ст. Рыбное слѣдующее:

главныхъ путей	2,	длиной между входными семафорами	753,60	пог. саж.,
разъѣздныхъ путей	2,	полезной дл.	530,83	с.
запасныхъ „	1,	„ „	68,50	„
прибытія	4,	„ „	1.072,40	„
отправленія.	3,	„ „	847,72	„
сортировочныхъ.	14,	„ „	2.268,40	„
нагрузочныхъ и выгр.	1,	„ „	28,67	„
ремонтныхъ.	1,	„ „	136,95	„
путей для мат. сл.	1,	„ „	238,65	„

при 47 стрѣлкахъ.

Ст. Рыбное является вспомогательной станціей для ст. Сортировочная.

По этому вопросу правленіемъ Моск.-Каз. ж. д. была дана слѣдующая справка:

Ст. Рязань-сортировочная устроена въ 1899 г. для подсортировки нечетныхъ поѣздовъ (идущихъ къ Москвѣ). Устройство ея было вызвано усилившимся обмѣномъ съ Рязанско-Уральской ж. д. въ Рязани, при чемъ имѣлось въ виду устройство новыхъ

линій и вѣтвей: Рязань-Казань, Рузаевка-Сызрань, Рузаевка-Пенза, Тимирязево-Нижній и Инза-Симбирскъ.

Ст. Рязань-сортировочная, въ зависимости отъ размѣровъ движенія, можетъ дѣйствовать:

1) въ полномъ объемѣ (см. правила № 9, разосл. при прик. № 106 отъ 2 ноября 1899 г.), и

2) въ неполномъ объемѣ (въ циркулярѣ отъ 29 апрѣля 1908 г., № 9).

Въ полномъ объемѣ ст. Рязань-сортировочная открывается для работы при усиленномъ движеніи, когда ст. Рязань и ст. Москва-сортировочная не въ состояніи выполнить всю необходимую работу по подсортировкѣ.

При уменьшеніи движенія ст. Рязань-сортировочная работаетъ не въ полномъ объемѣ.

Путевое устройство ст. Сортировочной слѣдующее:

главныхъ путей	2			
обгонныхъ „	1	полезной	дл.	865,02 с.
путей прибытія	5	„	„	1.477,45 „
„ отправленія	6	„	„	1.707,31 „
„ сортировочныхъ	20	„	„	3.285,14 „
нагрузочныхъ путей	2	„	„	103,15 „
путь къ депо или къ паровознымъ сараямъ	3	„	„	64,95 „
путей къ кругамъ или треугольникамъ	1	„	„	39,80 „
путей для сл. матер.	2	„	„	489,45 „
„ вѣсовыхъ	1	„	„	33,42 „
стрѣлокъ	95			

На ст. Сортировочная имѣется дежурная паровозныхъ бригадъ на 14 кроватей, общей площ. помѣщеній 19,88 кв. саж.

Работа участка Москва-Рязань характеризуется слѣдующими данными за октябрь 1909 г.:

Нечетное.

Количество товарныхъ и воинскихъ поѣздовъ:

безъ факультатива	28
съ факультативомъ	33
фактическое	22

% отношеніе фактическихъ поѣздовъ къ поѣздамъ:

безъ факультатива	78,6
съ факультативомъ	66,7

Количество вагоновъ въ тѣхъ же поѣздахъ:

безъ факультатива	1.533
съ факультативомъ	1.815
фактическое	1.211

%| отношеніе фактическихъ вагоновъ къ вагонамъ:
безъ факультатива 79,0
бсъ факультативомъ 66,7

Четное.

Количество товарныхъ и воинскихъ поѣздовъ:
безъ факультатива 27,3
съ факультативомъ 32
фактическое 20
% отношеніе фактическихъ поѣздовъ къ поѣздамъ:
безъ факультатива 73.3
съ факультативомъ 62,5
Количество вагоновъ въ тѣхъ же поѣздахъ:
безъ факультатива 1.512
съ факультативомъ 1.780
фактическое 797
% отношеніе фактическихъ вагоновъ къ вагонамъ:
безъ факультатива 52,6
съ факультативомъ 44,8

Въ 3 ч. 21 м. дня, Подкомиссія отбыла въ Рязань.

Ст. Рязань. Служебный поѣздъ былъ остановленъ около угольной эстакады.

Для нагрузки угля на тендера на ст. Рязань имѣется эстакада, длиною 12 саж. съ мѣрниками для угля, вмѣстимостью по 75 пуд. каждый. Такихъ мѣрниковъ устроено 10 штукъ съ тѣмъ расчетомъ, чтобы одинъ вагонъ въ 750 пуд. угля цѣликомъ вмѣщался въ мѣрники. По высотѣ эстакада была запроектирована относительно верхняго пути такъ, что уголь изъ поданныхъ вагоновъ выгружался бы въ мѣрники непосредственно, а относительно нижняго пути эстакада возвышается настолько, что уголь ссыпается въ тендера силой своей тяжести, какъ только кочегаръ опуститъ лотокъ мѣрника.

Эстакада—деревянная, мѣрники же склепаны изъ уголковъ и листового желѣза. Дно мѣрниковъ наклонно къ горизонту подъ угломъ въ 30° для того, чтобы уголь безпрепятственно ссыпался по лотку самъ собою. Каждый лотокъ, по которому ссыпается уголь на тендеръ, имѣетъ два противовѣса и приводится въ движеніе непосредственно кочегаромъ съ паровоза.

Нагрузка мѣрниковъ углемъ производится помощью крышки мѣрника, которая устроена въ видѣ лотка и откидывается на полъ вагона. Для ссыпки угля изъ мѣрниковъ на тендеръ въ передней стѣнкѣ мѣрника устроена дверца съ горизонтальной осью вращенія. Дверцы эти открываются автоматически подъ

напоромъ угля, какъ скоро лотокъ опущенъ и дверца отщелкнута.

Отъ эстакады Подкомиссія перешла въ депо.

Рязанскій участокъ тяги обслуживаетъ:

1. Пассажирское движеніе на участкѣ Рязань-Сасово, протяженіемъ 171 вер. при 2 парахъ поѣздовъ.

2. Товарное движеніе на участкѣ Рязань-Чучково, протяженіемъ въ 138 вер. при 6-ти парахъ лѣтомъ и 9—10 парахъ зимой; на участкѣ Рязань-Рыбное, протяженіемъ въ 16 вер. при 13 парахъ лѣтомъ и 23—24 парахъ зимой.

Пробѣгъ пассажирскихъ паровозовъ на участкѣ Рязань-Сасово средній—4500, наибольшій—5000 вер.

Товарныхъ на участкахъ Рязань-Чучково и Рязань-Рыбное средній—3000, наибольшій—4500 вер.

Маневровыхъ—3500 вер.

Пассажирскіе поѣзда обслуживаются паровозами типа 2—3—0 съ пароперегрѣвателями.

Товарные поѣзда обслуживаются на участкѣ Рязань-Рыбное паровозами типа 0—4—0 Компаундъ и на участкѣ Рязань-Чучково паровозами типа 0—4—0 Компаундъ и 0—3—0 системы Маллета.

Маневры обслуживаются 12—14 паровозами типа 0—4—0

Отопленіе всѣхъ паровозовъ—угольное.

На ст. Рязань имѣется вѣерное паровозное зданіе въ 27 стойлъ, изъ которыхъ 6, еще неоконченныя постройкой, предназначены спеціально для ремонта паровозовъ. Длина этихъ стойлъ—12,00 саж.; на крышѣ имѣются свѣтовые фонари, составляющіе 25% площади крыши. Изъ остальныхъ стойлъ 7 имѣютъ длину 12,00 саж., 6—11,30 саж., а остальныя 8—9,70 саж. Поворотный кругъ, діаметромъ въ 64 фут.

Депо освѣщается керосинокалильными фонарями. Отопленіе его паровое съ откачиваніемъ конденсаціонной воды; паръ для отопленія доставляется котломъ паровознаго типа.

Промывка паровозовъ—горячей водой по системѣ Виттенбергъ-Шильганъ.

Весною 1913 г. предполагается открытіе новой мастерской, непосредственно примыкающей къ 6 новымъ стойламъ, предназначеннымъ для подъемки паровозовъ. Главные размѣры этой мастерской одинаковы съ таковыми мастерской при депо Москва-сортировочная.

Въ вѣдѣніи нач. депо Рязань находится оборотное депо Чучково, въ которомъ производится подсмѣна бригадъ паровозовъ, обслуживающихъ товарные поѣзда на участкѣ Рязань-Сасово и обратно. На этой станціи имѣется паровозный сарай съ однимъ путемъ, длиною 23,84 саж., такъ что въ немъ умѣщается 2 паровоза.

На этомъ же участкѣ имѣется закрытое нынѣ депо Шилово на 5 стойлъ.

Зданія депо разнотипны, такъ какъ строились по частямъ въ теченіе длиннаго промежутка времени.

Постройка депо, по свѣдѣніямъ, представленнымъ дорогою, обходится на Моск.-Каз. ж. д. въ 7.000 р. на стойло.

Далѣе, Подкомиссія перешла на товарную станцію.

Работа станціи за 1911 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Поѣздовъ:

Среднее число въ сутки:

За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего
20	*) 38+6	64	20	38	58	18	*) 36+7	61	18	56	74

При этомъ вагонооборотъ былъ:

По обмѣну съ Ряз.-Уральской ж. д.:

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
принято . . .	115.531	13.892
сдано	119.244	13.877

Отправленіе и прибытіе товарныхъ вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія въ январѣ.
отправлено . .	489.398	60.372
прибыло . . .	489.221	60.244

На станціи имѣется путей:

50 станціонныхъ общ., протяженіемъ 7.884,76 п. с.
2 главныхъ „ „ 1.015,30 „ „
44 спеціальнаго назначенія для надобности сл. п., т. и дв. 2.258.91 „ „

*) Передаточные поѣзда показаны отдѣльно и отмѣчены знакомъ *

Грузооборотъ станціи:

нагружено	851.892 пуд.,
выгружено.	1.494.596 „
перегружено . . .	2.647.653 „
Итого.	4.994.141 пуд.

Складочныхъ помѣщеній имѣется:

пакгаузовъ	18 кв. саж.,
крыт. платформъ	380 „ „
открыт. „	106 „ „

перегрузочн. крыт. платф.—122 кв. саж.
пакгаузовъ больш. скор. 26,5 кв. саж.

Вѣсовъ имѣется:

багажныхъ 3, подъемной силы по 25 пуд.
товарныхъ 10, подъемной силы 150, 125, 5 вѣсовъ по 75, 2 — по 50 и 40 пудовъ.

Вагонныхъ 3:

съ длиной помоста	$21^1/_2$	подъемной силы	1.700	пуд.
„ „ „	$20^1/_2$	„ „	1.800	„
„ „ „	24	„ „	2.000	„

Ст. Рязань расположена вблизи губернскаго города Рязани, расположеннаго при р. Окѣ, къ которой проведена желѣзнодорожная вѣтка. Въ Рязани замыкается двойная желѣзнодорожная колея, начинающаяся отъ Москвы. Въ Рязани устроенъ сортировочный паркъ для составленія сквозныхъ товарныхъ поѣздовъ въ прямомъ сообщеніи. Общій грузооборотъ ст. Рязань достигаетъ довольно крупной цифры—13—14 милл. пуд.; главная доля по отправленію падаетъ на нефтяные грузы, дающіе ежегодно до 7 милл. пуд.; за ними слѣдуютъ хлѣбные грузы; далѣе—вино хлѣбное, лѣсные строительные матеріалы и въ огромномъ количествѣ сѣно, что объясняется присутствіемъ обширныхъ заливныхъ луговъ по р. Окѣ. Изъ грузовъ прибывающихъ на ст. Рязань на первомъ мѣстѣ стоитъ каменный уголь, котораго получается ежегодно свыше 2-хъ милл. пудовъ. Далѣе слѣдуютъ хлѣбные грузы, известь, желѣзо и желѣзныя издѣлія, мануфактура и пр.

Жители г. Рязани занимаются, кромѣ торговли, огородничествомъ и садоводствомъ, жители же нѣкоторыхъ окрестныхъ селъ плетеніемъ изъ хвороста различныхъ издѣлій. Изъ числа промышленныхъ предпріятій, существующихъ въ городѣ, можно отмѣтить слѣдующіе: акціонерное общество по производству сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій, тоже заводы бр.

Леонтьевыхъ и Ажнина, крахмальный, лѣсопильный и свѣчной заводы Б. М. Петрово-Соловово, паровое картофельно-терочное заведеніе М. Н. Назарова и пр.

При станціи имѣется желѣзнодорожный элеваторъ.

Въ отдаленіи отъ депо расположены участковыя мастерскія, помѣщающіяся въ одномъ каменномъ зданіи, стоящемъ послѣ пожара безъ крыши; отъ пожара пострадали лишь стѣны и крыша, оборудованіе мастерской удалось отстоять.

Отъ мастерскихъ Подкомиссія перешла къ квартирѣ нач. дистанціи, расположенной около вокзала въ деревянномъ особнякѣ.

Эта квартира ранѣе принадлежала бывшему управляющему Моск.-Каз. ж. д. Квартира—обширна, общей площадью 59,18 кв. саж., полы—паркетные, комнаты—высокія.

На ст. Рязань дежурныя помѣщенія сл. т. находятся во второмъ этажѣ жилого, двухъэтажнаго, каменнаго дома, при чемъ для машинистовъ какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ, отведена одна комната съ 5 кроватями, а для помощниковъ отдѣльно 1 комната съ 10 кроватями. Кромѣ перечисленныхъ помѣщеній, въ томъ же этажѣ, для нуждъ бригадъ, имѣется столовая, въ которой устроена плита, ибо отдѣльной кухни нѣтъ. Окна дежурной съ внутренней стороны защищаются ставнями.

Пассажирское зданіе—каменное, обширное во всѣхъ помѣщеніяхъ, высокое, свѣтлое.

Въ первомъ этажѣ Подкомиссія осмотрѣла парадныя комнаты залъ I и II классовъ, залъ III кл. и служебныя помѣщенія.

Залъ I и II классовъ болѣе чѣмъ достаточенъ, залъ III класса занимаетъ просторное, хорошее помѣщеніе. Между этими двумя залами имѣются корридоры, выходящіе въ проходной обширный залъ, въ которомъ находятся билетныя кассы.

Служебныя помѣщенія—достаточны. Во второмъ этажѣ расположены телеграфъ и кабинетъ начальника станціи.

Общая площадь пассажирскихъ помѣщеній—145,33 кв. саж., служебныхъ—188,70 к. с. Билетовъ продавалось: въ 1909 г.—148.829, 1910—125.984 и 1911—147.314 шт.

Подкомиссіей было усмотрѣно, что телеграфъ расположенъ очень неудобно и далеко отъ главнаго теченія пассажировъ.

Вдоль всего пассажирскаго зданія идетъ крытый, широкій перонъ, соединенный съ крытой деревянной платформой Казанской линіи.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала въ пріемный покой.

Пріемный покой на ст. Рязань состоитъ изъ: палаты—5,41 кв. саж., кабинета врача—6,82 кв. саж., кабинета второго врача, помѣщающагося въ палатѣ для коекъ, за неимѣніемъ лиш-

ней комнаты, перевязочной, 3,98 кв. саж., ожидальни, 14,02 кв. саж., аптеки, 6,82 кв. саж., комнаты сторожа пріемнаго покоя, 3,70 кв. саж., корридоровъ, 1,95 кв. саж., клозетовъ, 1,75 кв. саж., квартиры одного фельдшера, 10,37 кв. саж., квартиры второго фельдшера, 13,30 кв. саж.

Пріемный покой, разсчитанный на двѣ кровати, помѣщается въ деревянномъ зданіи и расположенъ на самой территоріи ст. Рязань вблизи пассажирскаго зданія.

При пріемномъ покоѣ имѣется нижеслѣдующій персоналъ: 2 врача, 3 фельдшера, 1 акушерка, и 2 служителя.

Амбулаторный пріемъ больныхъ достигаетъ, въ среднемъ, въ теченіе года 13.652 чел., дѣлающихъ, въ среднемъ, 20.007 посѣщеній въ годъ, что составляетъ, въ среднемъ, 55 посѣщеній больными пріемнаго покоя въ день. Рецептовъ аптека пріемнаго покоя отпускаетъ ежегодно 20.910 номеровъ, что, въ среднемъ, составляетъ по 57 въ день. Выѣздовъ на линію ежегодно производится, въ среднемъ, 586.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла дежурныя комнаты кондукторскихъ бригадъ, вмѣщающія 35 кроватей, и находящіяся въ старомъ одноэтажномъ деревянномъ домѣ, при чемъ для кондукторовъ пассажирскихъ поѣздовъ отведена 1 комната съ 10 кроватями; для кондукторовъ товарныхъ поѣздовъ отведены 2 комнаты съ 25 кроватями. Одна комната выдѣлена для сторожа. Кромѣ перечисленныхъ помѣщеній, въ томъ же этажѣ для нуждъ бригадъ имѣются отдѣльная столовая, кухня и сушильня. Окна дежурныхъ не защищаются ставнями.

Помѣщеніе—тѣсное, темное, плохое, требующее основательнаго ремонта. Особенно плохи полы.

На кровати бѣлья не полагается, а имѣются особые чехлы изъ тика. Чехлы смѣняются два раза въ мѣсяцъ. Вентиляціи въ помѣщеніяхъ не имѣется, воздухъ очень тяжелый. Сушилки для платья также нѣтъ, а въ одной изъ комнатъ у печи устроено приспособленіе для сушки сапогъ.

Далѣе, главный врачъ демонстрировалъ Подкомиссіи вагонъ съ дезинфекціонной камерой. По осмотрѣ камеры Подкомиссія прослѣдовала къ деревянной платформѣ, служащей для отправленія и прибытія пассажирскихъ поѣздовъ съ Казанской линіи, и отсюда отбыла въ Казань.

Работа участка Рязань-Рузаевка характеризуется слѣдующими данными:

Количество товарныхъ и воинскихъ поѣздовъ нечетнаго направленія слѣдующее:

безъ факультатива	11,2
съ факультативомъ	14

фактическое 11

% отношеніе фактическихъ поѣздовъ къ поѣздамъ:

а) безъ факультатива 98,2
б) съ факультативомъ 78,6

Количество вагоновъ въ тѣхъ же поѣздахъ:

безъ факультатива 622
съ факультативомъ 790
фактическое 594

% отношеніе фактическихъ вагоновъ къ вагонамъ:

а) безъ факультатива 95,5
б) съ факультативомъ 75,2

Количество товарныхъ и воинскихъ поѣздовъ четнаго направленія слѣдующее:

безъ факультатива 11,2
съ факультативомъ 14
фактическое 11

% отношеніе фактическихъ поѣздовъ къ поѣздамъ:

а) безъ факультатива 98,2
б) съ факультативомъ 78,6

Количество вагоновъ въ тѣхъ же поѣздахъ:

безъ факультатива 622
съ факультативомъ 790
фактическое 445

% отношеніе фактическихъ вагоновъ къ вагонамъ:

а) безъ факультатива 71,5
б) съ факультативомъ 56,3

Участокъ отъ Рязани до Рузаевки однопутный.

Ст. Ясаково.

Въ 5 ч. 10 м. Подкомиссія имѣла остановку на ст. Ясаково. Каменное пассажирское зданіе вполнѣ соотвѣтствуетъ своему назначенію.

Въ жиломъ деревянномъ домѣ, расположенномъ вблизи пассажирскаго зданія, Подкомиссія осмотрѣла квартиру пом. нач. станціи въ 2 комнаты съ кухней и отмѣтила, что квартира вполнѣ соотвѣтственная, но полы не крашены. Съ другого входа въ томъ же домѣ расположены: помѣщеніе стрѣлочника въ 1 комнату, она же кухня, квартира сторожа погрузного двора, состоящая изъ 1 комнаты съ русской печью и комнаты сторожа,

въ которой также имѣется русская печь. Ремонтъ всѣхъ описанныхъ помѣщеній оставляетъ желать лучшаго.

Въ 6 ч. 15 м. вечера служебный поѣздъ имѣлъ остановку на ст. Задубровье, вслѣдствіе скрещенія съ пассажирскимъ поѣздомъ.

Этимъ временемъ былъ провѣренъ товарный поѣздъ, при чемъ никакихъ упущеній не замѣчено.

Подкомиссіей было отмѣчено при слѣдованіи по IV дистанціи отъ Рязани до ст. Шилово, что путь здѣсь не въ такомъ хорошемъ состояніи, какъ на участкѣ Москва-Рязань, между тѣмъ этотъ однопутный участокъ обладаетъ весьма интенсивнымъ движеніемъ, и рельсы здѣсь уложены болѣе легкихъ типовъ, чѣмъ на участкѣ Москва-Рязань. Уклоны—7—8 тысячныхъ и радіусы кривыхъ до 300.

Въ 6 ч. 48 м. Подкомиссія прибыла на ст. Шилово.

Ст. Шилово. Деревянное пассажирское зданіе имѣетъ видъ барака, такъ какъ стоитъ не оштукатуреннымъ внутри со времени постройки линіи. Площадь помѣщеній—свободная, увеличена каменной пристройкой.

Работа станціи за 1911 г. характеризуется слѣдующими данными:

Поѣздовъ:
Среднее число въ сутки:

За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
4	12	16	4	12	16	4	20	24	4	20	24

При этомъ вагонооборотъ былъ:

Отправленіе и прибытіе товарныхъ вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія въ январѣ.
отправлено	4.126	438
прибыло	4.117	447

На станціи имѣются пути:

7 станціонныхъ, общ. протяженіемъ . . 1.648,75 п. с.
1 главный, протяженіемъ . . . . . 954,60 „ „
5 путей спеціальнаго назначенія для надобности сл. п., т. и дв. . . . . 208,51 „ „

Грузооборотъ станціи:

нагружено . . . . . 524.325 пуд.,
выгружено . . . . . 424.996 „
перегружено . . . . 34.757 „

Итого . 984.078 пуд.

Складочныхъ помѣщеній имѣется:

пакгаузовъ . . . . . 18 кв. саж.,
крытыхъ платформъ . . . . . 100 „ „
открытыхъ „ . . . . . 133 „ „
пакгаузовъ больш. скор. . . . 7 „ „

вѣсовъ на станціи имѣется:

багажные 1, подъемной силы 40 пуд.
товарныхъ 2 „ „ 75 „
вагонные вѣсы 1, подъемной силы 2.000 пуд. съ длиной помоста 24.

Ст. Шилово расположена въ 103 верстахъ отъ Рязани при р. Окѣ въ Спасскомъ уѣздѣ, Рязанской губ. и считается одной изъ крупнѣйшихъ станцій участка Рязань-Казань, съ общимъ грузооборотомъ свыше 2-хъ милл. пуд. Отъ станціи къ р. Окѣ проведена желѣзнодорожная вѣтка, съ которой поступаютъ на станцію и отправляются съ нея по рѣкѣ самые разнообразные грузы. Близость къ рѣкѣ и удобный водный путь содѣйствуютъ расширенію раіона тяготѣнія къ станціи до 100 верстъ и болѣе. Обширные заливные луга вдоль Оки даютъ богатые сборы **сѣна**, которое со ст. Шилово идетъ по желѣзной дорогѣ въ **Москву**, частью на подмосковныя станціи и иногда въ Петербургъ. **Хлѣб**ныя отправки незначительны и это объясняется близостью г. Касимова. Касимовскіе купцы скупаютъ хлѣбъ главнымъ образомъ, въ раіонѣ станцій Моск.-Каз. ж. д. Шилово-Н.-Мальцево и отправляютъ его по рѣкѣ, что въ значительной мѣрѣ уменьшаетъ отправки хлѣба со всѣхъ этихъ станцій. Изъ промышленныхъ заведеній въ раіонѣ станціи наиболѣе крупными являются: винокуренный заводъ Н. И. Шредера, крахмально-паточное заведеніе бр. П. и В. Полуниныхъ, Н. А. Подлазова, Н. К. Голикова и паровая мельница А. И. Фирсанова. Въ окрестностяхъ гор. Ка-

симова находятся чугунолитейные заводы бр. Черновыхъ и Кривенкова, съ которыхъ поступаетъ на станцію значительное количество различныхъ желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій.

Подкомиссіей было отмѣчено, что грузовыхъ помѣщеній по всей линіи недостаточно, на очень многихъ станціяхъ имѣются частные склады, приписанные къ дорогѣ.

Съ товарнаго двора Подкомиссія перешла къ дому № 49, въ которомъ расположены дежурныя паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ.

Средняя часть зданія—каменная, боковыя—деревянныя. Общая площадь помѣщеній = 137,91 кв. саж., при чемъ имѣются: 5 спаленъ пл. 6,75 + 16,38 + 16,38 + 14,50 + 16,38 кв. саж. всего на 52 кровати, двѣ столовыхъ пл. 8,13 + 5,07 кв. саж., читальня 5,07 кв. саж., кухня—6,38 кв. саж. и др. Сушилка въ одномъ помѣщеніи съ умывальной и клюзетомъ. Корридоръ пл. 21,56 кв. саж. очень тѣсный. Этотъ домъ первый изъ всѣхъ осмотрѣнныхъ до сего времени на линіи Моск.-Каз. ж. д., ремонтъ котораго можно признать соотвѣтственнымъ.

Далѣе, Подкомиссія перешла къ деревянному одноэтажному дому, въ которомъ осмотрѣла квартиру пом. нач. станціи, состоящую изъ 4 комнатъ и кухни.

Съ другого входа въ этомъ домѣ находится квартира вѣсовщика, состоящая изъ комнаты и кухни. Здѣсь же помѣщается квартира нач. станціи, имѣющая 5 небольшихъ комнатъ и кухню.

Ремонтъ этого дома неудовлетворителенъ. Особенно плохи печи.

По осмотрѣ дома, Подкомиссія отбыла со ст. Шилово и за наступленіемъ темноты дальнѣйшихъ станцій не осматривала.

При слѣдованіи къ Сасово, Подкомиссіей было отмѣчено, что состояніе пути на 5 дист. хуже, чѣмъ на 4-й.

Ст. Сызрань. 17-го іюня, въ 9 ч. 7 м. утра, Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Сызрань, начавъ его съ пріемнаго покоя.

Пріемный покой находится въ одноэтажномъ деревянномъ домѣ, имѣетъ вполнѣ соотвѣтствующую площадь помѣщеній и состоитъ изъ:

палаты—3,72 кв. саж., кабинета врача—3,64 кв. саж., перевязочной—4,61 кв. саж., ожидальни—4,22 кв. саж., аптеки—3,28 кв. саж., комнаты сторожа пріемнаго покоя—4,49 кв. саж., корридоровъ—3,17 кв. саж., клозетовъ—0,65 кв. саж., квартиры фельдшера—10,07 кв. саж.

При пріемномъ покоѣ имѣется нижеслѣдующій персоналъ: 1 врачъ, 2 фельдшера, 1 акушерка и 1 служитель.

Амбулаторный пріемъ больныхъ достигаетъ, въ среднемъ, въ теченіе года 6.381 чел., дѣлающихъ, въ среднемъ, 10.734 посѣще-

ній въ годъ, что составляетъ, въ среднемъ, 29,4 посѣщеній больными пріемнаго покоя въ день. Рецептовъ аптека пріемнаго покоя отпускаетъ больнымъ ежегодно 13.837 номеровъ, что, въ среднемъ, составляетъ по 37,9 въ день.

Выѣздовъ на линію медицинскаго персонала къ больнымъ ежегодно производится, въ среднемъ, 115.

Работа станціи за 1911 г. характеризуется слѣдующими данными:

Поѣздовъ:

Среднее число въ сутки:

За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
8	*) 10+1	19	8	*) 10+1	19	8	*) 14+1	23	8	*) 14+1	23

Примѣчаніе: Передаточные поѣзда показаны отдѣльно и отмѣчены знаками*).

При этомъ вагонооборотъ былъ:

Отправленіе и прибытіе товарныхъ вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія въ январѣ.
отправлено . . .	60.411	4.420
прибыло	60.266	4.311

На станціи имѣется путей:

9 станціонныхъ, общ. протяженіемъ . . 1.909,68 п. с.
1 главный „ . . 999,15 „ „
13 путей спеціальнаго назначенія для надобностей сл. п., т. и дв. . . . 812,29 „ „

Грузооборотъ станціи:

нагружено . . . . 2.089.303 пуд.,
выгружено . . . . 1.878.470 „
перегружено . . . 162.712 „

Итого 4.130.485 пуд.

Складочныхъ помѣщеній имѣется:

пакгаузовъ . . . . . 24 кв. саж.,
открытыхъ платформъ . . . . 115 „ „

Вѣсовъ на станціи имѣется:

багажныхъ	1,	подъемной силы	40 пуд.
товарныхъ	2	„ „	75 и 125 пуд.
вагонные	1	» „	2.000 п. съ длиной помоста 24.

Ст. Сызрань находится въ 284 верстахъ отъ ст. Рузаевка около уѣзднаго города Симбирской губ., расположеннаго при впаденіи р. Сызранки въ Волгу. Городъ отдѣленъ отъ Волги неглубокимъ рукавомъ, носящимъ названіе Воложки. На берегу Воложки находится осенняя пристань, годная для подхода судовъ приблизительно до половины іюня. Съ половины іюня Воложка сильно мелѣетъ и пристань переносится на юго-восточную часть Раковаго острова, верстахъ въ 4-хъ отъ города, для сообщенія съ которымъ на Воложкѣ устраивается временный мостъ.

Къ ст. Сызрань, какъ къ крупному центру товарообмѣна, тяготѣетъ цѣлая сѣть окружныхъ селеній, отправляющихъ со станціи свои продукты: хлѣбъ, лѣсъ и пр. и получающихъ предметы потребленія.

Съ 1902 г., съ проведеніемъ желѣзнодорожной вѣтви къ пристани на р. Волгѣ (5 в. 250 с.), роль ст. Сызрань, какъ перевалочнаго пункта, еще болѣе увеличилась привлеченіемъ грузовъ съ Волги, главнымъ образомъ, лѣса и хлѣба. Послѣдній является самымъ крупнымъ грузомъ отправленія. Самъ городъ, разсматриваемый независимо отъ своей пристани, представляетъ мало интереса для желѣзной дороги. Его промышленныя заведенія очень немногочисленны, изъ нихъ самую видную роль играютъ паровыя мельницы: Пережогина, Цвѣткова, Стерлядкина. Изъ другихъ меньшихъ можно указать на т. д. Чернухина с-ья и т. д. Ильина съ с-мъ.

Хлѣбъ для перемалыванія получается съ Волги; на Волгу же обратно поступаетъ мука. Только небольшая часть ея отправляется по желѣзной дорогѣ. Кромѣ мукомольныхъ мельницъ, въ раіонѣ ст. Сызрань имѣются еще лѣсопильные заводы, самый крупный изъ которыхъ принадлежитъ Ашанову, на весенней пристани.

Каменное зданіе конторы соединяется съ вокзаломъ, въ которомъ всѣ помѣщенія вполнѣ соотвѣтственны.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія перешла въ депо.

Депо—вѣерное на 10 стойлъ: 4 имѣютъ длину 9,73 саж. и 6—12,00 саж.; поворотный кругъ, діам. 64 ф. Отопленіе—паровое отъ котла системы Лешапеля.

Промывка паровозовъ горячая по системѣ Виттенбергъ-Шильганъ.

Въ депо имѣется по 1 токарному и сверлильному станку и одно точило, приводимые въ движеніе 5-ти-сильнымъ нефтянымъ

двигателемъ, обслуживающимъ также насосъ для горячей промывки паровозовъ.

Ремонтъ, связанный съ подъемкой паровозовъ, производится въ депо Батраки, гдѣ изъ 6-ти стойлъ, длиною въ 9,72 саж., 4 отведены для подъемки паровозовъ. Здѣсь имѣется поворотный кругъ, діаметромъ въ 64 фут.

На ст. Базарная, имѣется депо въ 5 стойлъ, длиною 11,20 саж. и поворотный кругъ, діаметромъ въ 6 фут.

Депо оборудовано однимъ сверлильнымъ, 1 токарнымъ станкомъ, точилюмъ, вентиляторомъ и кузнечнымъ горномъ, приводимыми въ движеніе отъ ручного маховика.

На ст. Симбирскъ расположено коренное депо для участка Симбирскъ-Инза, депо это вѣернаго типа въ 3 стойла, длиною 9,78 саж., съ поворотнымъ кругомъ, діаметромъ въ 55 фут.

Депо оборудовано однимъ токарнымъ, однимъ сверлильнымъ станкомъ и точиломъ; движеніе получается отъ 5-ти-сильнаго нефтяного двигателя, обслуживающаго также насосъ для горячей промывки паровозовъ по системѣ Виттенбергъ-Шильганъ.

На ст. Инза имѣется оборотное депо въ 3 стойла, длиною въ 9,82 саж. и поворотный кругъ, діаметромъ въ 55 фут.

Сызранскій участокъ тяги обслуживаетъ: пассажирское двидвиженіе на участкѣ Сызрань-Рузаевка протяженіемъ въ 286 вер. при 2-хъ парахъ поѣздовъ и на участкѣ Симбирскъ-Инза, протяженіемъ въ 154 вер. при 2-хъ парахъ поѣздовъ; товарное движеніе на участкѣ Сызрань-Базарная, протяженіемъ въ 149 вер., при 6-ти парахъ лѣтомъ и при 8—9 парахъ зимою, на участкѣ Сызрань-Батраки, протяженіемъ въ 15 вер., при 6-ти парахъ лѣтомъ и 8—9 парахъ зимою, и на участкѣ Симбирскъ-Инза, протяженіемъ въ 154 вер., при 1—2 парахъ поѣздовъ.

Пробѣгъ пассажирскихъ паровозовъ на участкѣ Сызрань-Рузаевка средній 5000 вер. и наибольшій 6500 вер. и на участкѣ Симбирскъ-Инза, средній 4000 вер., наибольшій—5000 вер.

Товарныхъ на участкѣ Сызрань-Базарная и Сызрань-Батраки, средній 3000 вер., наибольшій 3800 вер. На участкѣ Симбирскъ-Инза, средній 3000 вер., наибольшій 4000 вер.

Маневровыхъ 3500 вер. въ депо Сызрань и 3000 вер. въ депо Симбирскъ.

Пассажирскіе поѣзда обслуживаются паровозами типа 1—4—0 съ пароперегрѣвателями на участкѣ Сызрань-Рузаевка и паровозами типа 0—3—0 на участкѣ Симбирскъ-Инза.

Товарные поѣзда обслуживаются паровозами типа 0—4—0 Компаундъ и 0—3—0 системы Малетта, на участкѣ Сызрань-Базарная и Сызрань-Батраки и паровозами типа 0—3—0 и 0—4—0 на участкѣ Симбирскъ-Инза.

Маневры обслуживаются 5 паровозами типа 0—4—0 и 2-мя паровозами типа 0—3—0.

Пассажирскіе паровозы участка Сызрань-Рузаевка отапливаются нефтью, а всѣ прочіе паровозы разсматриваемаго участка—дровами.

На этомъ участкѣ имѣется два коренныхъ депо: на ст. Сызрань и Симбирскъ и 3 оборотныхъ на ст. Базарная, Батраки и Инза.

Обмѣнными пунктами Сызранскаго участка являются ст. Сызрань съ Сызрано-Вяземской ж. д., гдѣ въ 1911 г. въ каждомъ направленіи было передано по 4.994 вагона, и Батраки съ Самаро-Златоустовской ж. д., гдѣ за то же время принято—74.889 вагоновъ и столько же сдано.

Изъ депо Подкомиссія перешла къ деревянному дому-особняку, расположенному среди недавно насаженнаго сада.

Въ этомъ домѣ находится квартира и контора нач. депо (онъ же и нач. участка сл. т.). Квартира—очень хорошая, имѣетъ 5 комнатъ съ кухней и всѣ удобства. Контора состоитъ изъ 4 комнатъ.

Далѣе въ двухъэтажномъ каменномъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру пом. нач. депо. Квартира расположена въ нижнемъ этажѣ, имѣетъ 3 комнаты и кухню.

Въ верхнемъ этажѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру пом. нач. дистанціи. Эта квартира состоитъ изъ 4 комнатъ и кухни.

Замѣчаній квартиры не вызвали.

По окончаніи осмотра ст. Сызрань, Предсѣдатель Подкомиссіи поручилъ члену-эксперту Н. А. Маслову ознакомиться со способами веденія отчетности дистанціи сл. п., при чемъ Н. А. Масловымъ было установлено, что работы производятся съ разрѣшенія нач. сл. п., которое выдается на кредитныхъ листахъ, при чемъ въ тѣхъ случаяхъ, когда какія-либо работы разрѣшаются при проѣздѣ по линіи начальствующихъ лицъ, нач. дистанцій вмѣнено въ обязанность безотлагательно увѣдомлять о томъ нач. сл. п. и испрашивать кредитъ, въ экстренныхъ случаяхъ даже телеграммой.

На лицевой сторонѣ кредитнаго листа указываются: а) номеръ кредитнаго листа, б) наименованіе работы, в) сумма открываемаго кредита, г) источникъ для покрытія расхода и д) срокъ, въ теченіе котораго имѣютъ быть окончены работы. На оборотной же сторонѣ конторой дистанціи вносятся всѣ расходы по производству работъ по мѣрѣ ихъ исполненія.

На лѣвой сторонѣ вносятся:

а) уплата подрядчикамъ по квитанціямъ, съ обозначеніемъ мѣсяца и числа уплатъ, номера документа, фамиліи подрядчика, рода работъ (земляныя, каменныя, плотничныя и пр.) и суммы;

б) выдачи по спискамъ на жалованье и по вѣдомостямъ рабочей силы, относимыя на данную работу, тоже съ указаніемъ номера, мѣсяца, числа и суммы, и

в) всякая иная денежная выдача.

На правой сторонѣ записывается каждый родъ матеріала (новаго и стараго) съ фактуръ и отчетовъ съ тѣми же обозначеніями номера и времени и документа. На всѣхъ требованіяхъ на матеріалы обязательно точно указываются работы и источники расхода. Возможные остатки матеріаловъ послѣ производства работъ сдаются по документамъ въ кладовыя м. сл. или переносятся на другія работы по справкамъ.

Сдаваемые обратно матеріалы записываются на уменьшеніе расходовъ въ соотвѣтствующихъ графахъ оборотной стороны кредитнаго листа.

Въ графахъ 18 и 19 листа ведется учетъ кредита, при чемъ въ сумму каждой послѣдней записи расхода входятъ всѣ предыдущіе, и такимъ образомъ, имѣется постоянно готовый итогъ израсходованнаго и остающагося кредита по данной работѣ.

По окончаніи работы кредитный листъ отсылается въ Москву въ сл. п. для свѣрки съ данными счетоводства, по исполненіи которой, возвращается обратно нач. дистанціи для составленія исполнительной смѣты и затѣмъ уже представляется вновь въ сл. п. вмѣстѣ съ послѣдней.

Исполнительныя смѣты составляются параллельно предварительнымъ на основаніи всѣхъ записей на оборотѣ кредитныхъ листовъ и отмѣтокъ въ графѣ № 7 переданнаго въ Высшую Комиссію бланка смѣты, при чемъ на работы за счетъ эксплоатаціоннаго кредита по капитальному ремонту составляются на каждую работу, стоимостью лишь свыше 500 руб., а на работы, производимыя за счетъ особыхъ источниковъ, на каждую безъ исключенія. Въ случаѣ отступленія отъ смѣтныхъ предположеній нач. дистанціи даются объясненія.

Для уменьшенія расходовъ по оч. №№ 96 и 97, нач. дистанцій предписано составлять планъ производства работъ по ремонту пути съ распредѣленіемъ рабочей силы по мѣсяцамъ и организаціей такихъ работъ мѣсячными рабочими, допуская наемъ поденныхъ, какъ исключеніе для полки травы, перегрохачиванія щебня и въ экстренныхъ случаяхъ, такъ какъ только благодаря производству работъ по заранѣе составленному плану можно избѣжать найма большаго числа поденныхъ рабочихъ, трудно поддающихся контролю.

Въ сл. п. сопоставляются расходы на рабочихъ по дистанціямъ и даже, въ надлежащихъ случаяхъ по колоткамъ, и въ случаяхъ замѣченной преувеличенности дѣлаются надлежащія указанія нач. дистанцій.

Контроль рабочимъ производится внезапно нач. дистанцій или пом. ихъ.

Въ конторахъ дистанцій списки на жалованье ремонтнымъ рабочимъ и табели поденныхъ рабочихъ свѣряются съ рапортичками артельныхъ старостъ, рапортами дорожныхъ мастеровъ и депешами о числѣ рабочихъ по адресу „Путь". Несходства выясняются немедленно. Затѣмъ, не позже 10 числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца въ счетоводство сл. п. одновременно со списками на жалованье ремонтнымъ рабочимъ высылаются вѣдомости жалованья, представляемыя дорожными мастерами, и рапортички артельныхъ старостъ, гдѣ производится также подробная свѣрка.

Кромѣ дорожныхъ мастеровъ, табели ведутся смотрителями зданій и согласуются съ ихъ рапортами.

Составляемые дорожными мастерами и смотрителями зданій журналы работъ разсматриваются въ сл. п. въ отношеніи правильности употребленія рабочей силы и матеріаловъ въ соотвѣтствіи съ нормами Урочнаго Положенія, примѣняемаго съ нѣкоторыми поправками.

Расходные документы представляются дистанціями въ счетоводство сл. п. въ установленные сроки при особыхъ распредѣленіяхъ и перечняхъ.

Изъ приказовъ, изданныхъ по сл. п. за время съ 1885 по 1910 г. (сборникъ циркуляровъ), усматривается, что на нѣкоторыхъ дистанціяхъ отчетность велась неточно, несвоевременно, съ нарушеніями правилъ и распоряженій, но управленіемъ сл. п. принимались энергичныя мѣры противъ этого и вводились усовершенствованія для достиженія ясности въ веденіи дѣла на дистанціяхъ и возможности легко наблюдать за хозяйственностью и правильностью производимыхъ расходовъ, сохранностью денежныхъ суммъ и матеріальнаго имущества и принятія своевременныхъ мѣръ въ случаяхъ тѣхъ или другихъ уклоненій. Наряду съ этимъ вводились упрощенія въ отчетности для облегченія конторскихъ работъ на дистанціяхъ, однако, не въ ущербъ ясности.

Отношеніе управленія къ перерасходамъ характеризуется циркуляромъ *), отъ 4 апрѣля 1907 г. за № 7/103857, о значительныхъ перерасходахъ эксплоатаціонныхъ кредитовъ за 1906 г. и о недопущеніи перерасходовъ за 1907 г. Въ немъ, между прочимъ, указано, что нач. дистанцій объясняютъ перерасходы стереотипной фразой „за недостаточностью кредита", между тѣмъ какъ въ большинствѣ случаевъ перерасходы являются послѣдствіемъ неосмотрительнаго веденія дѣла, какъ на-

*) См. докладъ № 22 по обслѣдованію Московско-Казанской ж. д.

примѣръ, „безъ предварительнаго изслѣдованія условій производства работъ, безъ точнаго подсчета стоимости ихъ и проч.“.

Для большой наглядности къ приказу приложена справка о болѣе значительныхъ перерасходахъ съ указаніемъ вѣроятныхъ причинъ, послужившихъ къ образованію таковыхъ перерасходовъ. Отношеніями правленія отъ 8 февраля 1907 г. № 860 и управленія дороги отъ 24 февраля № 61692 предложено озаботиться веденіемъ дѣла такимъ образомъ, чтобы перерасходы не имѣли мѣста.

Какъ усматривается изъ указаннаго отношенія № 860, правленіемъ признано, что одной изъ наиболѣе дѣйствительныхъ мѣръ, заставляющихъ нач. мѣстныхъ отдѣловъ, какъ напримѣръ, нач. мастерскихъ, депо, дистанцій, отдѣленій по движенію и т. д., слѣдить за расходами и интересоваться хозяйственной стороной дѣла, является требованіе, чтобы всѣ означенные нач. отдѣловъ ежемѣсячно сравнивали расходы по ввѣреннымъ имъ частямъ съ таковыми же расходами за прежніе годы. Такимъ путемъ въ прежніе годы достигались значительныя сбереженія и хозяйственность въ веденіи дѣла, поэтому правленіемъ предложено примѣнить этотъ способъ. Въ случаяхъ отступленій въ сторону увеличенія расходовъ нач. частей должны немедленно представлять надлежащія объясненія нач. службъ, для возможности принятія немедленныхъ мѣръ, не ожидая составленія отчетовъ за соотвѣтствующіе мѣсяцы въ бухгалтеріи *).

Въ 10 ч. 12 м. Подкомиссія приступила къ осмотру оползней праваго берега Волги.

Подкомиссія встрѣчается съ вопросомъ объ оползняхъ не въ первый разъ; еще при обслѣдованіи Сызрано-Вяземской ж. д. Подкомиссія подробно осматривала мѣсто оползней и описаніе ихъ помѣщено на стр. 283, Вып. LXVI, Трудовъ Высшей Комиссіи.

Въ настоящее время многое для удержанія оползней сдѣлано, но вопросъ о томъ, насколько всѣ эти мѣры могутъ помочь удержанію дальнѣйшихъ оползней, является не выясненнымъ и служитъ предметомъ постоянныхъ заботъ какъ со стороны Инженернаго Совѣта и У. ж. д., такъ и мѣстныхъ представителей Сызр.-Вяз. и Моск.-Каз. ж. д.

Въ 10 ч. 42 м. утра Подкомиссія прибыла на ст. Батраки.

Ст. Батраки является техническимъ пунктомъ и мѣстомъ примыканія Моск.-Каз. ж. д. къ Самаро-Златоустовской ж. д. Пассажирскихъ помѣщеній здѣсь нѣтъ, а имѣется распо-

*) Цитированные циркуляры и отношенія приведены въ докладѣ № 2 по обслѣдованію Московско-Казанской ж. д.

рядительная контора, пл. 31,94 кв. саж., расположенная въ деревянномъ домѣ. Помѣщеніе по площади вполнѣ достаточное, но отсутствіе отдѣльнаго входа для грузохозяевъ, является большимъ неудобствомъ.

Отъ распорядительной конторы Подкомиссія перешла къ жилому дому.

Въ этомъ деревянномъ одноэтажномъ домѣ, вѣсовщикъ имѣетъ одну комнату и кухню, сцѣпщику также отведена одна комната съ кухней. Такую же квартиру занимаетъ и составитель. Всѣ квартиры содержатся чисто.

Квартиры нач. станціи и его пом. расположены въ отдѣльномъ хорошемъ домѣ. Изъ этихъ двухъ квартиръ Подкомиссія осмотрѣла лишь квартиру нач. станціи, состоящую изъ 5 комнатъ и кухни. Квартира—хорошая. Подкомиссіей было отмѣчено, что въ отличіе отъ прочихъ до сего времени осмотрѣнныхъ жилыхъ и станціонныхъ зданій на ст. Батраки всѣ постройки—въ хорошемъ состояніи и ремонтъ ихъ не оставляетъ желать лучшаго.

Затѣмъ, Подкомиссія перешла въ пріемный покой. Пріемный покой—небольшой, помѣщается въ одноэтажномъ деревянномъ домѣ. Больныхъ, требующихъ лѣченія при непосредственномъ наблюденіи врачей, Моск.-Каз. ж. д. отправляетъ въ Сызрань, гдѣ въ больницѣ Сызрано-Вяземской ж. д. отведено 6 коекъ для Моск.-Каз. ж. д.

Черезъ пріемный покой, въ среднемъ, въ день проходитъ 30—40 человѣкъ.

По осмотрѣ ледниковъ, не вызвавшихъ замѣчаній, Подкомиссія въ 11 ч. 48 м. утра отбыла изъ Батраковъ на Пензу.

По обсужденія въ вагонѣ вопроса о направленіи живности по Моск.-Каз. ж. д. и сосѣдней казенной Самаро-Златоустовской, нач. ком. сл. было доложено, что Моск.-Каз. ж. д. стремится всѣми возможными, допускаемыми Общимъ Уставомъ, способами къ привлеченію живности на Моск.-Каз. ж. д. Такъ, въ этихъ цѣляхъ на ст. Батраки открыта продажа сѣна проводникамъ живности и сѣно продается по заготовительной цѣнѣ. Кромѣ того, проводникамъ дается безплатно кипятокъ, и во многихъ мѣстахъ устроены водопои для скота.

При слѣдованіи по перегонамъ, Подкомиссіей было отмѣчено, что щебенчатаго прикрытія на IX дистанціи не имѣется, балластъ очень легкій и сильно пылитъ.

Отъ ст. Батраки по обѣ стороны полотна на значительномъ пространствѣ находятся, такъ называемыя, „воронки«.

Съ геологическими явленіями „воронокъ“. Подкомиссія встрѣчалась уже при обслѣдованіи Самаро-Златоустовской ж. д.

и подробное описаніе этого явленія помѣщено на стр. 202, Вып. LXVI, Трудовъ Высшей Комиссіи.

При слѣдованіи по участку Батраки-Базарная, Подкомиссіей было отмѣчено, что большинство переѣздовъ этого участка не охраняется. По этому вопросу правленіемъ дороги была дана слѣдующая справка:

Всѣхъ переѣздовъ на Моск.-Каз. ж. д. 1908 шт., изъ нихъ: изъ нихъ:

охраняемыхъ—685 шт. или 35,90%,

неохраняемыхъ—1.223 шт., или 64,10%.

Переѣзды по линіямъ подраздѣляются слѣдующимъ образомъ:

На линіи.	Всего переѣздов шт.	Охраняемыхъ.		Неохраняемыхъ.	
		Количество.	% къ общему количеству переѣздовъ по линіи.	Количество.	% къ общему количеству переѣздовъ по линіи.
Москва—Рязань съ вѣтвями	255	202	79,21	53 *)	20,79
Рязань—Казань	614	161	26,22	453	73,78
Земетчинской	90	15	16,66	75	83,34
Пензенской	149	41	27,51	108	72,49
Сызранской	315	122	38,73	193	61,27
Симбирской	140	45	32,14	95	67,86
Нижегородской	302	96	31,79	206	68,21
Орѣховскомъ пути	43	3	6,98	40	93,02
Итого . .	1908	785	35,90	1223	64,10

Въ 12 ч. 58 м. служебный поѣздъ былъ остановленъ на 61-ой верстѣ Рузаево-Пензенской линіи, для осмотра укрѣпленій оползней.

Насыпь на 61 вер. Рузаево-Пензенской линіи основана на ненадежныхъ грунтахъ, имѣющихъ стремленіе сползать съ косогора. Это сползаніе объясняется довольно крутымъ наклономъ поверхности материка красной глины (залегающаго на отмѣткѣ

*) На вѣтвяхъ.

около 110 саж.), выше котораго имѣются два пропитанныхъ водою песчаныхъ слоя.

Для прекращенія оползней, приняты мѣры къ осушенію насыпи. Съ этой цѣлью на уровнѣ нижняго песчанаго слоя устроены штольни:

а) вдоль пути въ разстояніи 12,00 саж. отъ оси пути въ сторону выемки, длиною 80 саж.;

б) поперекъ подъ полотномъ, на пикетѣ № 612+33, длиною 27 саж., всего 107 пог. саж.

Поперечные размѣры штольни: высота—0,74, ширина по дну—0,90, по верху—0,70. Кромѣ того, для спуска въ штольню водъ изъ верхняго песчанаго слоя устроены колодцы по продольной линіи въ разстояніи 15 саж. другъ отъ друга, а также вставка въ потолкѣ штольни чрезъ каждыя 5 саж. желѣзныхъ продыравленныхъ трубъ.

Легко размываемый грунтъ въ верхней части насыпи замѣненъ другимъ, болѣе устойчивымъ.

Между прочимъ, Подкомиссіей была отмѣчена неудовлетворительная укладка штабелей дровъ по линіи.

Въ 3 ч. 25 м. Подкомиссія прослѣдовала черезъ ст. Базарная, при чемъ было отмѣчено неудовлетворительное состояніе входной стрѣлки.

Ст. Инза.

Въ 4 ч. 2 м. дня Подкомиссія прибыла на ст. Инза.

Служебный поѣздъ былъ остановленъ у деревяннаго зданія бани, но она оказалась запертой и осмотрѣть помѣщенія не удалось.

Недалеко отъ бани расположены дежурныя помѣщенія паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ на 32 кровати. Помѣщеніе—соотвѣтственное. Общая площадь помѣщенія паровозныхъ бригадъ = 82,43 кв. саж. и кондукторскихъ—25,53.

Далѣе расположенъ деревянный одноэтажный домъ, въ которомъ находится пріемный покой.

Помѣщеніе пріемнаго покоя—соотвѣтственное по площади, но чрезвычайно холодное, что объясняется отчасти плохой проконопаткой стѣнъ.

При пріемномъ покоѣ находится и квартира фельдшера.

Затѣмъ, Подкомиссія перешла къ деревянному дому, въ которомъ осмотрѣла квартиру старшаго телеграфиста, занимающаго 2 комнаты и кухню. Квартира—хорошая, теплая, содержится чисто.

Въ слѣдующемъ деревянномъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла помѣщеніе для стрѣлочника, состоящее изъ комнаты, въ которой имѣется русская печь.

Изъ разспросовъ стрѣлочника, помогаетъ ли ему правленіе

дороги въ обученіи его дѣтей, нельзя было точно установить, какое участіе принимаетъ въ этомъ дѣлѣ правленіе.

Подкомиссіей было отмѣчено, что школьное дѣло на Моск.-Каз. ж. д. находится въ неудовлетворительномъ состояніи.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла пассажирское зданіе.

Пассажирскія помѣщенія вполнѣ просторны, хорошо отдѣланы и содержатся чисто.

Вполнѣ соотвѣтственны и служебныя помѣщенія.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія перешла къ квартирѣ нач. дистанціи.

Особнякъ, въ которомъ живетъ нач. дистанціи, расположенъ въ саду, имѣетъ 42 кв. саж. помѣщеній, новый. Всего жилыхъ комнатъ—6, кромѣ того имѣются всѣ удобства, кухня и службы.

Въ 4 ч. 38 м. дня Подкомиссія отбыла въ Симбирскъ, слѣдуя по XIV дистанціи.

XIV-я дистанція находится въ предѣлахъ Симбирской вѣтви.

Участокъ имѣетъ 155 вер. главнаго пути, 7.8 вер. Пристанской вѣтви и 3 вер. частныхъ вѣтвей, и раздѣляется на 9 околотковъ, длиною отъ 20 до 7,8 вер. Нормальная длина рабочаго участка—5 верстъ, а на Пристанской вѣтви—3½ и 4 вер.

Путевой стражи, въ виду ничтожнаго движенія, не имѣется, а осмотры пути совершаются рабочею артелью дважды въ день при проходѣ на работу и при возвращеніи съ нея. Неосмотрѣнная за день часть рабочаго участка обходится спеціально посылаемымъ ремонтнымъ рабочимъ.

Исчисленное по принятымъ на дорогѣ нормамъ количество штатныхъ ремонтныхъ рабочихъ (кромѣ Пристанской и частныхъ вѣтвей)—118. Въ разгаръ путевыхъ работъ это количество дополняется мѣсячными и поденными. Штатные и мѣсячные рабочіе получаютъ лѣтнія приплаты.

Полотно на участкѣ (кромѣ Пристанской вѣтви), повидимому, устоялось и сколько-нибудь значительныхъ движеній его не наблюдается. Пучинъ довольно много.

Какъ и на другихъ участкахъ Рязанско-Сызранскаго отдѣленія, на Симбирской вѣтви приходится вести тяжелую борьбу съ оврагами. Какъ особенность именно этой линіи слѣдуетъ отмѣтить значительное примѣненіе желѣзобетона: большое количество лотковъ, перепадовъ, трубъ и т. п. сооруженій сдѣлано изъ желѣзобетона, который въ нѣкоторыхъ изъ нихъ, имѣя уже 7—8 лѣтнюю давность, держится вполнѣ хорошо.

Балластъ—довольно хорошаго качества, берется изъ принадлежащаго дорогѣ Киндяковскаго карьера въ началѣ Пристанской вѣтви и обходится съ доставкой на мѣсто работы, въ

среднемъ, по 2 руб. за куб. саж. Толщина балластнаго слоя—0,16 саж. Щебня не имѣется.

Шпалы—двухкантовыя и пластинныя, нормальныхъ размѣровъ. Приблизительно на половинѣ всего главнаго пути шпалы уложены вразбѣжку. Этотъ способъ укладки, практикующійся на участкѣ уже въ теченіе 4 лѣтъ, даетъ вполнѣ устойчивый путь *). Смѣна въ зависимости отъ количества подлежащихъ изъятію шпалъ—сплошная, попикетная и въ одиночку. На 1912 г. назначено къ смѣнѣ 30.000 шт. Послѣ сортировки вынутыхъ шпалъ, если окажется нужнымъ, будетъ дано дополнительное разрѣшеніе.

Нѣсколько болѣе половины (84 вер.) участка уложено старыми (70-хъ годовъ) рельсами разныхъ англійскихъ заводовъ, вѣсомъ 24,51 фун. въ пог. футѣ, со стыкомъ на шпалѣ. Остальная часть уложена рельсами типа № 8—20 фун. (61 вер.) и рельсами типа № IV-а—22,99 фун. (11 вер.). Послѣднимъ типомъ постепенно замѣняются остальные, при чемъ ставятся накладки американскаго типа.

Общее число искусственныхъ сооруженій на участкѣ—148, изъ нихъ—97 деревянныхъ мостовъ на сваяхъ съ отверстіями до 13,00 саж. 6 мостовъ, бывшихъ ранѣе деревянными, перестроены на каменные мосты или трубы. Значительный мостъ имѣется на 148 вер. черезъ рѣку Свіягу, рѣшетчатой системы.

На 95 верстѣ имѣется желѣзобетонный путепроводъ для проѣзжей дороги, шириною по верху 2,00 саж., трехпролетный, исполненный 6 лѣтъ тому назадъ хозяйственнымъ способомъ и съ тѣхъ поръ совершенно не подвергавшійся ремонту, въ которомъ по своему состоянію и не нуждается.

Деревянные мосты въ лѣтнее время во избѣжаніе пожара охраняются особыми сторожами.

Нормальная ширина отчужденія—25 саж.

Въ виду заносимости многихъ мѣстъ на участкѣ тамъ, гдѣ въ выносѣ зимою щитовъ на сосѣднія владѣнія имѣется особая нужда, намѣчено дополнительное отчужденіе.

Такъ какъ Симбирская линія на большомъ протяженіи пролегаетъ по лѣсистымъ мѣстностямъ, то для устраненія возможности перебрасыванія огня, возникшаго на полосѣ отчужденія, на сосѣдніе лѣсные участки, вдоль границы отчужденія снимается полоса дерна, шириною въ 1 саж. и эта дорожка поддерживается въ такомъ видѣ все лѣто.

На ст. Симбирскъ имѣется находящійся въ вѣдѣніи нач. дистанціи желѣзобетонный заводъ, снабжающій своими издѣліями всю линію. Постройка завода и его оборудованіе обошлись

*) См. докладъ № 22 по обслѣдованію Московско-Казанской ж. д.

около 6.200 руб., при чемъ эта сумма постепенно погашалась прибавленіемъ извѣстнаго % къ дѣйствительной стоимости издѣлій.

Въ настоящее время стоимость завода погашена, что даетъ возможность удешевить стоимость издѣлій. Заводъ выдѣлываетъ по заказамъ остальныхъ дистанцій слѣдующіе предметы: разнаго діаметра и формы трубы, разные указательные столбы и тумбы, точильные камни, кадки для воды на мостахъ, плитки для половъ, ступени, пустотѣлые камни, бортовыя плиты и др.

Для большинства изъ этихъ производствъ имѣются спеціальные станки, а также камнедробилка и бетономѣшалка.

Штатъ завода состоитъ изъ завѣдывающаго заводомъ, табельщика, десятника и сторожа. Стоимость содержанія штата, рабочихъ, а также всѣ другіе расходы по заводу накладываются на стоимость издѣлій, которая, въ среднемъ, равна около 400 руб. за куб. саж. желѣзобетона.

Принимая во вниманіе разнообразіе и мелкость изготовляемыхъ заводомъ частей, эту цифру слѣдуетъ признать весьма невысокой.

Пристанская вѣтвь начинается отъ разъѣзда Киндяковка на 152 вер. Симбирской линіи и идетъ къ пристанямъ, расположеннымъ на берегу р. Волги подъ г. Симбирскомъ. Длина ея въ настоящее время 7,8 вер.; хотя первоначально она была выстроена на длину 10 вер. Конецъ ея по нижеуказаннымъ причинамъ пришлось разобрать. Прорѣзавъ на своей 2-й вер. водораздѣлъ между рѣками Волгой и Свіягой, вѣтка вступаетъ въ зону оползней Волжскаго косогора, по которой непрерывно спускается до пристаней. Еще при постройкѣ обнаружились настолько значительныя деформаціи въ ея полотнѣ и прилегающей мѣстности, что являлось сомнѣніе въ возможности открытія по ней движенія. Обслѣдованіе этихъ тревожныхъ явленій выяснило, что причиною ихъ является для нѣкоторыхъ мѣстъ непрерывно продолжающійся подмывъ косогора Волгою, для другихъ же—циркулирующія въ массѣ послѣдняго на сравнительно небольшой глубинѣ грунтовыя воды. Первая причина дѣйствовала на протяженіи послѣднихъ 2½ вер. вѣтви и такъ какъ сразу же выяснилось, что причина эта не устранима, то подверженную ей часть вѣтви пришлось совершенно разобрать. На протяженіи первыхъ 7½ вер. были приняты различныя мѣры для каптажа и отвода внѣ раіона полотна грунтовыхъ водъ лотками, дренажами и штольнями. Этими устройствами не только были предотвращены движенія полотна, но весь раіонъ полотна приведенъ въ такое состояніе, что, по свидѣтельству профессора А. П. Павлова, онъ является наиболѣе надежной и пригодной

для проведенія, если бы понадобилось, новой линіи полосою косогора.

Въ ближайшемъ будущемъ, въ связи съ предстоящей постройкой моста черезъ р. Волгу у Симбирска, эта вѣтвь съ соотвѣтствующимъ переустройствомъ ея войдетъ въ составъ будущихъ магистральныхъ линій Волго-Бугульминской дороги.

На 75 верстѣ служебный поѣздъ имѣлъ остановку для осмотра рельсъ, уложенныхъ въ 1869 г. и работающихъ до сего времени. Рельсы эти были поставлены англійскимъ заводомъ, уложены стыкомъ на шпалѣ.

Ст. Чуфарово. Въ 6 ч. 24 м. вечера Подкомиссія прибыла на ст. Чуфарово.

Деревянное пассажирское зданіе имѣетъ небольшіе размѣры, но площадь его пассажирскихъ и служебныхъ помѣщеній вполнѣ достаточна = пасс. 22,80 и служ. 13,81 кв. саж., такъ какъ касса продаетъ 50—60 билетовъ въ день. Зданіе не оштукатурено.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія перешла къ жилому дому № 8, въ которомъ осмотрѣла квартиру нач. станціи и стрѣлочниковъ.

Нач. станціи имѣетъ 4 комнаты и кухню; общая площадь квартиры = 19,47 кв. саж.

Помѣщеніе стрѣлочниковъ очень тѣсное, такъ—площадь комнаты одного стрѣлочника = 2,62 кв. саж., другого—2,62 кв. саж. и третьяго—3,08 кв. саж.

Въ этомъ домѣ имѣется еще квартира пом. нач. станціи, которую Подкомиссія не осматривала.

По осмотрѣ вышеописанныхъ помѣщеній, Подкомиссія отбыла со ст. Чуфарово.

На Симбирскомъ участкѣ имѣются деревянные мостики безъ фермъ, на деревянныхъ прогонахъ. Мосты эти правленіе дороги не предполагаетъ передѣлывать и замѣнять новыми. Подробная вѣдомость съ указаніемъ отверстія моста, длины моста по верху, высоты и года постройки передана въ Высшую Комиссію.

На Симбирскомъ участкѣ переѣзды не только не охраняются, но даже не имѣютъ столбиковъ.

Путь здѣсь въ запущенномъ состояніи, особенно на 134 вер., гдѣ бровки и откосы заросли травой.

Въ 8 ч. вечера Подкомиссія прибыла на разъѣздъ Киндяково и прослѣдовала по вѣткѣ въ Симбирскъ.

Къ этой вѣтви должна примкнуть Волго-Бугульминская ж. д. и тогда вѣтвь эта передѣлается въ магистраль, при чемъ вѣтвь отойдетъ въ собственность Волго-Бугульминской ж. д.

Въ настоящее время профиль вѣтви очень трудный и имѣетъ уклоны до 0,015, но съ окончаніемъ постройки моста черезъ Волгу будетъ приступлено къ смягченію профиля вѣтки.

Вслѣдствіе наступившей темноты, осмотръ ст. Симбирскъ не производился и въ 9 ч. 45 м. вечера Подкомиссія отбыла обратно на ст. Инза и оттуда въ Пензу.

Ст. Пенза.

18-го іюня, въ 8 ч. 50 м. утра, Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Пенза.

Пассажирское зданіе—каменное, одноэтажное, просторно какъ въ пассажирскихъ, такъ и въ служебныхъ помѣщеніяхъ. Площадь помѣщенія для пассажировъ I и II классовъ значительно больше, чѣмъ то требуется для скопляющагося здѣсь количества пассажировъ. Большинство половъ выстлано плитками. Общая площадь пассажирскихъ помѣщеній — 62,11 и служебныхъ — 37,55 кв. саж.

Недалеко отъ пассажирскаго зданія расположенъ пріемный покой, помѣщающійся въ деревянномъ одноэтажномъ зданіи, хорошо отремонтированномъ.

Помѣщеніе пріемнаго покоя небольшое, но достаточное, такъ какъ серьезныхъ больныхъ отправляютъ въ городскую больницу, съ которой правленіемъ дороги установлено соглашеніе.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла жилой домъ № 8, сильно запущенный ремонтомъ.

Старшій телеграфистъ занимаетъ комнату и кухню; общая площадь квартиры—9,99 кв. саж. Полы не крашены, печь неудовлетворительна.

Въ этой же половинѣ дома съ того же входа находится еще квартира пом. нач. станціи, занимающаго двѣ малыя, тѣсныя комнатки, переднюю и кухню. Общая площадь—9,02 кв. саж.

Обѣ эти квартиры признаны Подкомиссіей очень тѣсными.

Въ другой половинѣ этого дома съ особымъ входомъ расположена довольно просторная квартира санитарнаго старосты. Квартира имѣетъ площадь 14,14 кв. саж. и состоитъ изъ 3 комнатъ, кухни и прихожей.

Въ слѣдующемъ деревянномъ домѣ № 9 Подкомиссія осмотрѣла квартиру нач. ст., занимающую 22,14 кв. саж. площади и состоящую изъ 5 свѣтлыхъ, хорошихъ комнатъ, кухни и прихожей.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла помѣщеніе товарной конторы, признанное вполнѣ достаточнымъ, и перешла на товарный дворъ.

Работа станціи за 1911 годъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Поѣздовъ:
Среднее число въ сутки:

За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
4	8+3,5 *)	15,5	4	8+3,5 *)	15,5	4	3+2,5 *)	9,5	4	3+2,5	9,5

Примѣчаніе: Передаточные поѣзда показаны отдѣльно и отмѣчены знакомъ *).

При этомъ вагонооборотъ былъ:
По обмѣну съ сосѣдними дорогами:

	За годъ.		Въ періодъ усиленнаго движенія.	
	Принято.	Сдано.	Принято.	Сдано.
Съ Сызран.-Вяз.	3.767	3.775	545	537
Съ Ряз.-Уральск. . . .	40.341	43.819	2.047	3.152

Отправленіе и прибытіе товарныхъ вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

За годъ.		Въ періодъ усиленнаго движенія въ январѣ.	
Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.
97.983	98.075	6.664	6.746

На станціи имѣется путей числомъ и протяженіемъ верстъ:

Число и протяженіе путей, кромѣ главныхъ.	Число и протяженіе главныхъ путей.	Число и протяженіе прочихъ путей, спеціальнаго назначенія для сл. пути. тяги и движенія.
15 пут.—2.245,19п. с.	1 пут.—864,50 п. с.	6 цут.—330,18 п. с.

Пропускная способность станціи выражается слѣдующимъ числомъ товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ въ направленіяхъ четныхъ и нечетныхъ вмѣстѣ:

Поѣздовъ	съ вагонами.
2.698	196.058

Грузооборотъ на станціи:
Произведено работъ средствами станціи:

Нагружено.	Выгружено.	Перегружено.	Итого.
275.639	737.183	2.896.112	3.908.934

Свѣдѣнія о складочныхъ помѣщеніяхъ:

Складочн. помѣщ.			Пакг. большой скорости.	Перегрузочныхъ.		
Пакг. кв. с.	Крыт. платф. кв. с.	Открыт. платф. кв. с.		Пакг. кв. с.	Крыт. платф. кв. с.	Открыт. платф, кв. с.
97,45	82,50	63	—	—	—	68

Вѣсовъ на станціи имѣется:

багажныхъ 1 № 238, подъемной силы 40 пуд.
товарныхъ 2 №№ 348, 366, „ „ 125 и 75 пуд.
вагонные 1 съ подъемн. силой 1.800 пуд. съ длиной помоста 21 1|2

Ст. Пенза находится въ 130 вер. отъ Рузаевки около губернскаго города, расположеннаго при впаденіи р. Пензы въ р. Суру.

Кромѣ Моск.-Каз. ж. д., къ Пензѣ подходятъ еще Сызрано-Вяземская и Рязанско-Уральская. Такъ какъ отъ Пензы до Москвы по Моск.-Каз. ж. д. черезъ Рузаевку 707 вер., а по Сызрано-Вяземской черезъ Ряжскъ и Рязань—668 вер.,

то естественно, что грузооборотъ ст. Пенза Моск.-Каз. ж. д. не можетъ отличаться своими размѣрами.

Въ городѣ и вокругъ него находятся слѣдующія промышленныя заведенія: пивоваренный заводъ Андронова, механическій и чугунолитейный Д. В. Воронцова съ с-мъ, крахмальный — Андронова, механическій заводъ бр. Фоминыхъ и мукомольныя мельницы Евстафѣева, Марканова и Федотова.

На деповской территоріи Подкомиссіей былъ осмотрѣнъ старый, покосившійся деревянный домъ, занятый дежурными паровозныхъ бригадъ, при чемъ для машинистовъ какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ поѣздовъ, отведена 1 комната съ 8 кроватями и для помощниковъ и смазчиковъ—1 комната съ 13 кроватями.

Кромѣ перечисленныхъ помѣщеній въ этомъ же домѣ, для нуждъ бригадъ имѣются общая столовая, кухня, сушилка и умывальная. Одна комната выдѣлена для сторожа.

Дежурныя помѣщенія для кондукторскихъ бригадъ товарныхъ поѣздовъ находятся въ жиломъ одноэтажномъ деревянномъ домѣ и состоятъ изъ 2 комнатъ съ 13 кроватями. Кромѣ того, въ томъ же домѣ для нуждъ бригадъ имѣются отдѣльныя столовая и кухня. Одна комната выдѣлена для сторожа.

По осмотрѣ дежурныхъ, Подкомиссія отбыла со ст. Пенза.

Ст. Проказна. Въ 10 ч. 35 м. Подкомиссія прибыла на ст. Проказна.

Пассажирское зданіе расположено значительно выше полотна ж. д., на горѣ и соединяется съ перономъ деревянной лѣстницей. Зданіе—старое, тѣсное въ части для пассажировъ и достаточное въ служебныхъ помѣщеніяхъ.

Осмотръ ст. Проказна ограничился осмотромъ пассажирскаго зданія.

Далѣе, въ пути въ 11 ч. 30 м. дня, на 67 вер. Подкомиссія осмотрѣла путевую будку.

Въ будкѣ живетъ переѣздная сторожиха съ мужемъ—ремонтнымъ рабочимъ. Помѣщеніе, занимаемое ими, состоитъ изъ 1 комнаты и кухни. Помѣщеніе—достаточное, но ремонтъ печи неудовлетворителенъ.

На 61 вер. Подкомиссія ознакомилась съ работами по удержанію оползней при помощи штоленъ, устроенныхъ въ 1905 г.

Ст. Рузаевка. Въ 1 ч. 29 м. дня, Подкомиссія прибыла на ст. Рузаевка.

Каменное пассажирское зданіе во всѣхъ своихъ помѣщеніяхъ очень просторно. Въ пассажирскихъ залахъ I и II классовъ, а также въ III классѣ, полы асфальтовые. Просторны и служебныя помѣщенія. Ремонтъ всѣхъ помѣщеній сильно запущенъ и въ настоящее время приступлено къ частичному ремонту служебныхъ помѣщеній.

Въ верхнемъ этажѣ помѣщается буфетная и кухня. Плита находится въ полуразрушенномъ состояніи.

Изъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала на перонъ и ознакомилась далѣе съ путевымъ устройствомъ.

Вдоль всего перона, не имѣющаго крыши, устроены сплошныя скамейки, составляющія одно цѣлое съ оградой.

Путевое устройство ст. Рузаевка слѣдующее:

1	главный путь, длиной между входными семафорами	1.807,47 с.
3	разъѣздн. пути, полезной длиной	393,07 „
11	запасныхъ „ „ „	1.898,89 „
2	обгоночныхъ „ „	283,51 „
12	путей прибытія „ „	2.964,41 „
8	сортировочныхъ „ „	844,86 „
4	нагрузочныхъ пути „	364,58 „
3	ремонтныхъ для дост. въ рем. вагоновъ	279,55 „
4	„ „ „ „ „ паров. .	356,52 „
4	поворотныхъ пути, полезной длиной . .	151,53 „
1	путь для надобн. сл. п.	104,30 „
7	„ „ „ „ матеріальной . . .	938,33 „
1	вѣсовой путь, полезной длиной	49,15 „

Кромѣ того, при 119 стрѣлкахъ

и 3 стрѣлочныхъ постахъ, имѣются 1 вагонные вѣсы.

Станціонные пути признаны Подкомиссіей слишкомъ растянутыми.

Далѣе, Подкомиссія перешла къ жилому дому № 1, въ которомъ осмотрѣла дежурныя помѣщенія кондукторскихъ бригадъ.

Домъ—одноэтажный, средняя часть каменная, боковыя части деревянныя, общей площадью 103,83 кв. саж. Дежурная занимаетъ 90,14 кв. саж., контора нарядчика 9,94 кв. саж., сторожу отведена комната, площадью 3,60 кв. саж.

Ремонтъ половъ оставляетъ желать лучшаго. Сушильня удовлетворительная.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ депо.

Рузаевскій участокъ тяги обслуживаетъ:

1. Пассажирское движеніе на участкѣ Рузаевка-Сасово, протяженіемъ въ 220 вер. при 2-хъ парахъ поѣздовъ и участокъ Рузаевка-Пенза, протяженіемъ въ 133 вер. при 2-хъ парахъ поѣздовъ.

2. Товарное движеніе на участкѣ Рузаевка-Арапово, протяженіемъ въ 81 вер., при 6-ти парахъ лѣтомъ и 9—10 парахъ зимой; на участкѣ Рузаевка-Базарная, протяженіемъ въ 135 вер., при 7 парахъ лѣтомъ и 8—10 парахъ—зимой; на участкѣ Рузаевка-Пенза, протяженіемъ въ 129 вер., при 3—5 парахъ поѣздовъ и на участкѣ Рузаевка-Тимирязево, протяженіемъ въ 52 вер. при 2, 3, 5 парахъ поѣздовъ.

Пробѣгъ пассажирскихъ паровозовъ на участкахъ Рузаевка-Сасово и Рузаевка-Пенза средній—4.500 вер., наибольшій—5.500 вер.

Товарныхъ на участкахъ Рузаевка-Арапово, Рузаевка-Базарная, Рузаевка-Пенза и Рузаевка-Тимирязово средній—3.000 вер., наибольшій—3.500 вер.

Маневровыхъ—3.500 вер.

Пассажирскіе поѣзда обслуживаются паровозами типа 2—3—0 съ пароперегрѣвателями на участкѣ Рузаевка-Сасово и паровозами типа 2—3—0 системы компаундъ на участкѣ Рузаевка-Пенза.

Товарные поѣзда обслуживаются на участкѣ Рузаевка-Арапово и Рузаевка-Базарная паровозами типа 0—4—0 компаундъ и типа 0—3—0 Маллета, на участкахъ Рузаевка-Пенза и Рузаевка-Тимирязево паровозами типа 0—4—0 компаундъ.

Маневры обслуживаются 2-мя паровозами типа 0—4—0 и 6-ю танкъ-паровозами типа 0—3—0.

Пассажирскіе паровозы, обслуживающіе участокъ Рузаевка-Сасово, и товарные, обслуживающіе участокъ Рузаевка-Арапово, отапливаются углемъ, пассажирскіе паровозы на участкѣ Рузаевка-Пенза и товарные паровозы на этомъ участкѣ отапливаются нефтью, товарные паровозы на участкахъ Рузаевка-Базарная и Рузаевка-Тимирязево отапливаются дровами.

Основное депо участка находится на ст. Рузаевка, гдѣ имѣется 2 вѣерныхъ паровозныхъ зданія, изъ которыхъ одно въ 3 стойла, длиною въ 9,75 саж., служитъ исключительно для пассажирскихъ паровозовъ чужихъ депо. Другое вѣерное зданіе содержитъ 19 стойлъ, изъ коихъ 9 имѣютъ длину 11,20 саж., а остальныя 12,00 саж. Изъ послѣднихъ 6 служатъ для подъемки паровозовъ. При депо имѣются поворотные круги, діаметромъ въ 64 и 55 фут.

Освѣщеніе депо производится керосинокалильными фонарями; отопленіе въ большомъ зданіи паровое отъ котла паровознаго типа, а въ маломъ—печное.

Промывка паровозовъ—горячая по системѣ Виттенбергъ-Шильганъ.

Зданіе мастерской отдѣлено отъ паровознаго зданія.

Оборотными депо для Рузаевки служатъ депо Арапово и Пенза.

Первое находится на участкѣ Сасово-Рузаевка при ст. Арапово. Здѣсь имѣется вѣерное паровозное зданіе съ 7 стойлами, длиною въ 9,71 саж. (4 стойла) и 12,16 саж. (3 стойла). Сравнительно большое число стойлъ объясняется тѣмъ, что до 1903 г. депо Арапово было кореннымъ и обслуживало участокъ Арапово-Рузаевка, при депо имѣется поворотный кругъ, діаметромъ въ 64 фут.

На ст. Пенза имѣется вѣерное зданіе съ 4 стойлами, длиною въ 9,80 саж., и поворотный кругъ, діаметромъ въ 55 фут.

На участкѣ имѣется еще закрытое нынѣ депо Саранскъ въ 3 стойла.

Обмѣнъ съ Сызрано-Вяземской и Рязанско-Уральской ж. д. производится на ст. Пенза, гдѣ въ 1911 г. принято 43.397 вагоновъ, а здано—43.434 вагона.

Каменныя зданія депо очень плохи.

Изъ депо Подкомиссія прослѣдовала къ жилому дому, въ которомъ осмотрѣла квартиру осмотрщика вагоновъ, состоящую изъ 1 комнаты и очень тѣсной кухни.

Ремонтъ дома обращаетъ на себя особое вниманіе своей запущенностью; такъ, напримѣръ, въ окнахъ имѣются щели, достигающія до ½ д.

Затѣмъ, Подкомиссія перешла къ двуклассной школѣ, помѣщающейся въ деревянномъ, одноэтажномъ срубленномъ домѣ на очень высокомъ фундаментѣ.

Домъ этотъ построенъ 2 года назадъ, но до сего времени не обшитъ тесомъ, такъ какъ средствъ къ окончанію его не имѣется.

Домъ построенъ на средства служащихъ и только часть денегъ и матеріаловъ дало правленіе.

Внутри помѣщеніе хорошее, свѣтлое, просторное, много воздуха.

Въ этой школѣ въ свободное отъ занятій дѣтей время обучаются артельные старосты.

Отъ школы Подкомиссія прослѣдовала къ колоніи жилыхъ домовъ.

Въ одномъ изъ домовъ Подкомиссія посѣтила квартиры машинистовъ.

Машинистъ II класса имѣетъ очень тѣсную комнату и кухню, машинистъ I класса занимаетъ 2 комнаты, тоже тѣсныхъ и кухню.

Ремонъ всѣхъ жилыхъ домовъ, а также пріемнаго покоя, расположеннаго противъ пассажирскихъ зданій, сильно запущенъ.

Пріемный покой на ст. Рузаевка состоитъ изъ:

палаты	3,68	кв.	саж.
кабинета врача	4,35	„	„
„ 2-го „	—	„	„
перевязочной	3,76	„	„
ожидальни	6,58	„	„
аптеки	5,41	„	„
комн. сторожа	3,88	„	„
корридоровъ	6,16	„	„
кварт. фельдшера	9,81	„	„

Пріемный покой, разсчитанный на 2 кровати, помѣщается въ деревянномъ зданіи и расположенъ въ самой территоріи ст. Рузаевка вблизи вокзальнаго зданія.

При пріемномъ покоѣ имѣется нижеслѣдующій персоналъ: 1 врачъ, 3 фельдшера, 1 акушерка и 2 служителя.

Амбулаторный пріемъ больныхъ достигаетъ, въ среднемъ, въ теченіе года 15.046 человѣкъ, дѣлающихъ, въ среднемъ, 20.752 посѣщеній въ годъ, что составляетъ, въ среднемъ, 56 посѣщеній въ день. Рецептовъ аптека пріемнаго покоя отпускаетъ больнымъ ежегодно 25.511 номеровъ, что, въ среднемъ, составляетъ по 70 въ день. Помѣщеніе пріемнаго покоя признано достаточнымъ.

Выѣздовъ на линію медицинскаго персонала къ больнымъ ежегодно производится, въ среднемъ, 309.

На ст. Рузаевка дежурныя помѣщенія для паровозныхъ бригадъ находятся въ жиломъ, одноэтажномъ, смѣшанномъ домѣ, при чемъ для машинистовъ какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ, отведена 1 комната съ 7 кроватями, и для помощниковъ, кочегаровъ и смазчиковъ—2 комнаты съ 13 кроватями.

Кромѣ перечисленныхъ помѣщеній, въ этомъ же домѣ для нуждъ бригадъ имѣются: отдѣльная столовая для машинистовъ, отдѣльная общая столовая для помощниковъ, кочегаровъ и смазчиковъ, сушилка и кухня.

Окна дежурной съ внутренней стороны защищаются ставнями. Двѣ комнаты выдѣлены для 2-хъ сторожей.

Дежурныя помѣщенія для кондукторскихъ бригадъ находятся въ жиломъ одноэтажномъ деревянномъ домѣ, при чемъ для кондукторовъ пассажирскихъ поѣздовъ отведено двѣ комнаты съ 10 кроватями. Для кондукторовъ товарныхъ поѣздовъ отведено 3 комнаты съ 30 кроватями. Кромѣ перечисленныхъ помѣщеній, въ томъ же домѣ, для нуждъ бригадъ имѣются отдѣльныя столовая, кухня и сушильня. Окна дежурныхъ не защищаются ставнями. Одна комната выдѣлена для сторожа.

Работа станціи за 1911 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Поѣздовъ:
Среднее число въ сутки:

За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
14	36	50	14	36	50	14	42	56	14	42	56

Отправленіе и прибытіе товарныхъ вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ было:

За годъ.		Въ періодъ усиленнаго движенія въ январѣ.	
Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.
294.456	294.653	31.231	30.934

Пропускная способность станціи выражается слѣдующимъ числомъ товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ въ направленіяхъ четныхъ и нечетныхъ вмѣстѣ:

поѣздовъ 12.680
вагоновъ 589.109

Грузооборотъ на станціи:

Произведено работъ средствами станціи:

нагружено 390.362
выгружено 265.986
перегружено 1.841.589

Итого . 2.497.937

Складочныхъ помѣщеній на станціи имѣется:

пакгаузовъ большой скорости . . . . 2,78 кв. саж.
пакгаузовъ . . . . . 42 „ „
крытыхъ платформъ . . . . . 216 „ „
открытыхъ платформъ . . . . . 45 „ „

Вѣсовъ на станціи имѣется:

товарныхъ подъемн. силы	75 пуд.	. . . . .	4 шт.
„ „ „	125 „	. . . . .	1 „
вагонныхъ „ „	1.900 „	. . . . .	1 „

съ длин. помоста 21 1|2.

Ст. Тимирязево. Въ 3 ч. 34 м. Подкомиссія прибыла на ст. Тимирязево.

Служебный поѣздъ былъ остановленъ у конторы XI дистанціи сл. п.

Контора помѣщается вмѣстѣ съ квартирой нач. дистанціи въ каменномъ особнякѣ, очень просторномъ и хорошо отдѣланномъ.

Рядомъ съ домомъ расположены питомникъ, огородъ и оранжерея.

По порученію Предсѣдателя Подкомиссіи, Н. А. Масловъ знакомился съ веденіемъ отчетности II дистанціи.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла каменное одноэтажное пассажирское зданіе, расположенное выше уровня полотна ж. д. и соединяющееся съ нимъ деревянной лѣстницей.

Всѣ помѣщенія свободныя, но сильно нуждаются въ ремонтѣ.

Вблизи отъ вокзала расположенъ пріемный покой, занимающій вполнѣ соотвѣтственное помѣщеніе въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ, ремонтируемомъ въ настоящее время.

Ст. Алатырь. Въ 6 ч. 52 м. Подкомиссія осмотрѣла ст. Алатырь.

Осмотръ станціи начался съ мастерскихъ.

Такъ какъ расширеніе Московскихъ мастерскихъ, въ виду мѣстныхъ условій, было крайне затруднительно, то съ открытіемъ Рязанско-Казанскаго участка и увеличеніемъ инвентаря подвижного состава въ 1893 г. были построены и въ 1894 г. открыты паровозные мастерскія при ст. Алатырь, въ которыхъ сначала производился лишь малый ремонтъ паровозовъ, а затѣмъ большой. Въ настоящее время Алатырскія мастерскія обслуживаютъ, главнымъ образомъ, депо Симбирскъ, Казань и Алатырь и состоятъ изъ слѣдующихъ отдѣльныхъ частей и цеховъ:

1) силовой станціи, съ площадью для кочегарки въ 32,77 кв. саж. и для машинъ въ 10 кв. саж.;

2) паровозосборнаго цеха, площадью въ 681,60 кв. саж.;

3) механическаго цеха съ инструментальнымъ и колесно-бандажнымъ, съ общею площадью въ 276,76 кв. саж.; и

4) кузнечнаго цеха, съ площадью въ 125,306 кв. саж.

Общая площадь крытыхъ помѣщеній Алатырскихъ мастерскихъ равна 1374,96 кв. саж., а вся территорія мастерскихъ съ матеріальнымъ складомъ, обнесенная заборомъ, занимаетъ площадь въ 7335,88 кв. саж.

Силовая станція оборудована одной вертикальной паровой машиной системы компаундъ въ 80 лош. силъ и одной настѣнной паровой машиной въ 40 лош. силъ. Для освѣщенія мастерскихъ имѣется динамомашина постояннаго тока, мощностью въ 36 килоуаттъ. Паровыхъ котловъ для силовой станціи имѣется три, съ общею поверхностью нагрѣва въ 230 кв. метровъ, котлы отапливаются стружками и древесными опилками, получаемыми съ лѣсопильнаго завода дороги.

Мастерскія освѣщаются электричествомъ.

Отопленіе всѣхъ цеховъ—паровое, частью мятымъ паромъ, частью—свѣжимъ, для каковой цѣли имѣется два котла парового отопленія, съ общею поверхностью нагрѣва въ 32 кв. метра.

Паровозосборный цехъ расположенъ въ трехъ корпусахъ и имѣетъ всего 9 + 9 + 8 = 26 ремонтныхъ стойлъ, изъ которыхъ 8 стойлъ большей длины приспособлены спеціально для ремонта шестиосныхъ товарныхъ паровозовъ системы Маллета. Наибольшее число паровозовъ, которое можно ремонтировать одновременно—18, такъ какъ отдѣльной мастерской для ремонта тендеровъ не имѣется.

Для подачи паровозовъ въ ремонтъ снаружи корпусовъ имѣются двѣ ручныя телѣжки.

Механическій цехъ помѣщается въ отдѣльномъ корпусѣ, примыкающемъ къ паровозосборному, и оборудованъ токарными станками, включая въ ихъ число колесно и лобо-токарные, въ количествѣ 43 шт., сверлильными въ количествѣ 9 шт., строгальными въ количествѣ 10 шт., шлифовальными—1 шт., болторѣзными—5 шт., шеечнымъ—1 шт., для обточки пальцевъ—1 шт., фрезерными—2 шт., для расточки цилиндровъ—2 шт. и долбежными—5 шт. Кромѣ того, въ механическомъ цехѣ имѣется: гидравлическій прессъ для посадки колесъ, дыропробивочный прессъ, прессъ для пробы рессоръ и прессъ для испытанія упряжныхъ приборовъ.

Подъемныя приспособленія состоятъ изъ 2-хъ крановъ въ 60 и 250 пуд. подъемной силы.

Кузнечный цехъ расположенъ въ отдѣльномъ зданіи и содержитъ въ себѣ: 2 паровыхъ молота въ ½ и 1 тонну, 5 кузнечныхъ горновъ на 4 и одно—на 2 огня, рессорную печь и 2 вентилятора. Кромѣ того, въ этомъ же зданіи помѣщается мѣдницкая и имѣется станокъ для рѣзки трубъ и очистки ихъ отъ накипи.

Чугунолитейной въ Алатырскихъ мастерскихъ не имѣется, и все чугунное литье заказывается ими въ Московскихъ мастерскихъ.

Мѣднолитейная помѣщается въ кузницѣ; для этого въ послѣдней имѣется еще мѣдноплавильная печь и печь для сушки опокъ; кромѣ того, въ кузницѣ имѣется подъемный кранъ на 60 пуд.

Бандажный цехъ помѣщается въ отдѣльномъ корпусѣ, имѣетъ печь для нагрѣванія бандажей и ручной кранъ, подъемной силой 150 пуд.

Въ Алатырскихъ мастерскихъ производится часть большого ремонта паровозовъ изъ болѣе близко къ нимъ расположенныхъ депо, а также малый ремонтъ паровозовъ, преимущественно тѣхъ депо, которыя не имѣютъ своихъ мастерскихъ.

Въ 1911 г. изъ Алатырскихъ мастерскихъ было выпущено:

изъ капитальнаго ремонта	. .	22	паровоза.,
„ малаго „	. .	94	„
„ случайнаго „	. .	12	„

Кромѣ того, изъ періодическаго осмотра было выпущено въ томъ же году—684 вагона.

Поковокъ желѣзныхъ въ 1911 г. было изготовлено 10.159 пуд.

Администрація Алатырскихъ мастерскихъ состоитъ изъ: нач. ихъ, сборнаго мастера, механическаго, кузнечнаго, двухъ пом. сборнаго мастера, одного пом. механическаго, электротехника, старшаго счетовода конторы нач. мастерскихъ и дѣлопроизводителя канцеляріи.

Общее число штатныхъ служащихъ мастерскихъ составляетъ:

администрація мастерскихъ	. . . .	10 чел.,
счетоводы, конторщики, табельщики	.	14 „
прочіе	. . . . .	13 „
Всего штатныхъ	. .	37 чел.

Нештатныхъ служащихъ:

мастеровые	. . . . .	456 чел.,
рабочіе	. . . . .	73 „

Усиленія оборудованія Алатырскихъ мастерскихъ не предусматривается, такъ какъ онѣ съ открытіемъ Муромскихъ мастерскихъ также подлежатъ закрытію.

Ремонтъ вагоновъ, текущій и средній, а также періодическій осмотръ ихъ производились сначала въ Алатырѣ, въ особой мастерской. Послѣ того, какъ зданіе этой мастерской сгорѣло, ремонтъ стали производить на путяхъ. Новое помѣщеніе для ремонта вагоновъ будетъ построено не въ Алатырѣ, а въ Рузаевкѣ, такъ какъ эта станція является узловымъ пунктомъ, и, кромѣ того, такимъ перемѣщеніемъ будетъ устраненъ излишній пробѣгъ вагоновъ.

Представителями правленія было сообщено Подкомиссіи, что эти мастерскія предположено закрыть съ открытіемъ новыхъ въ Муромѣ.

Изъ мастерскихъ Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ.

Работа станціи за 1911 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Поѣздовъ:
Среднее число въ сутки:

За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
2	10	12	2	10	12	2	8	10	2	8	10

При этомъ вагонооборотъ былъ:

Отправленіе и прибытіе товарныхъ вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія въ январѣ.
прибыло.	56.878	4.828
отправлено . . .	56.969	4.876

Пропускная способность станціи выражается слѣдующимъ числомъ товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

Поѣздовъ	съ вагонами.
3246	113847

Грузооборотъ станціи:

Произведено работъ средствами станціи:

нагружено . . . . . 571.885 пуд.,
выгружено . . . . . 539.057 „
перегружено . . . . 134.278 „

Итого . . . . 1.245.220 пуд.

Складочныхъ помѣщеній имѣется:

пакгаузовъ . . . . . 388 кв. саж.,
крытыхъ платформъ . . . . 20 × 4 кв. саж.,
открытыхъ „ . . . . 5 × 4 „ „
пакгаузовъ больш. скорости . 3½ кв. саж.

Вѣсовъ на станціи имѣется:

багажные 1, подъемной силы 50 пуд.,
товарныхъ 5, подъемной силы: 4 по 75 пуд. и 1—125 пуд.,
вагонныхъ 2, подъемной силы 1.800 пуд. и длиной помоста 21½ и подъемной силы 2.000 пуд. съ длиной помоста 24.

Ст. Алатырь находится въ 564 вер. отъ Рязани, въ Алатырскомъ уѣздѣ Симбирской губ. Крупнѣйшимъ торговымъ промышленнымъ центромъ, тяготѣющимъ къ станціи, является г. Алатырь, расположенный при самой станціи. Станція отправляетъ лѣсной строительный матеріалъ, шпалы, хлѣбъ, яйца и мясо. Получаетъ бутылки, чай, сахаръ, желѣзо и другіе потребительскіе грузы. Яйца отправляются, главнымъ образомъ, за границу, хлѣбъ въ Петербургъ, Ревель и за границу въ сухопутномъ сообщеніи. Крупнѣйшимъ грузополучателемъ является фирма К. Н. Попова и К-о, имѣющая самый большой магазинъ въ городѣ и получающая самый разнообразный матеріалъ.

Изъ промышленныхъ селъ, тяготѣющихъ къ станціи, можно указать на село Кладбище въ 12 вер. отъ станціи, населеніе котораго занимается производствомъ гнутой мебели.

Наиболѣе правильное лѣсное хозяйство ведется въ имѣніи гр. Рибопьера, общей площадью въ 21.862 десятины, дающемъ наибольшее количество лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ для отправки по желѣзной дорогѣ. При имѣніи находятся нѣсколько лѣсопильныхъ заводовъ, бумажная фабрика и паровая мукомольная мельница. Изъ числа промышленныхъ предпріятій въ раіонѣ ст. Алатырь наибольшее количество падаетъ на мукомольныя мельницы и лѣсопильные заводы, получающіе сырой матеріалъ изъ сосѣднихъ экономій и лѣсныхъ дачъ, изъ которыхъ, кромѣ имѣнія гр. Рибопьера, можно указать на экономію бр. Бутурлиныхъ и Удѣльныя имѣнія, расположенныя въ 10—15 вер. отъ станціи. Крупнѣйшими мукомольными мельницами, кромѣ указанныхъ выше, являются мельницы т-ва Попова и к-° въ селѣ Тургеневѣ и г. Алатырѣ, лѣсопильные заводы: т-ва Попова и к-°, И. М. Будаева и Жгутова. Кромѣ

перечисленныхъ предпріятій въ раіонѣ станціи имѣется еще винокуренный заводъ Кочеткова. Близость судоходной рѣки Суры увеличиваетъ грузооборотъ ст. Алатырь, главнымъ образомъ, лѣтомъ и потребительскими грузами.

Путевое устройство ст. Алатырь слѣдующее:

1 главный путь, длиной между входными семафорами	893,10	саж.
1 разъѣздной путь полезной длин.	269,45	„
2 запасныхъ пути „ „	160,20	„
1 обгоночный путь „ „	104,15	„
3 пути прибытія и отправл. „	459,60	„
5 путей сортировочн. „ „	730,90	„
2 пути нагруз. и выгр. „ „	194,35	„
11 путей для поставки въ ремонтъ вагон.	559,60	„
3 для пост. въ рем. паровозовъ	150,55	„
2 пути къ депо и паров. сараямъ	88,60	„
2 пути къ повор. кругамъ или треугольникамъ	31,40	„
3 пути для надобностей сл. пути	877,90	„
3 пути „ „ сл. матеріальн.	368,50	„
1 вѣсовой путь	51,85	„

Кромѣ того, при 42 стрѣлкахъ,
3 стрѣлочныхъ постахъ имѣются 1 вагонные вѣсы.

Пассажирское зданіе такого же типа и расположенія, какъ на ст. Тимирязево, тѣсное и темное въ служебныхъ помѣщеніяхъ.

Правленіе предполагаетъ перестроить это зданіе.

Пассажирскія помѣщенія достаточны по площади; нѣсколько неудовлетворителенъ III классъ, проходной.

Затѣмъ, Подкомиссія отбыла со ст. Алатырь и въ ночь съ 18 на 19 прибыла на ст. Свіяжскъ.

19-го іюня, въ 8 ч. утра, Подкомиссія на пароходѣ Моск.-Каз. ж. д. отбыла къ обрушившемуся Романовскому мосту, а затѣмъ по осмотрѣ его прослѣдовала на пароходѣ же въ Казань, гдѣ имѣла совѣщаніе съ представителями города и земства.

Протоколъ совѣщанія помѣщенъ особо.

Передъ совѣщаніемъ Подкомиссія осмотрѣла ст. Казань-товарная.

Работа ст. Казань за 1911 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Поѣздовъ:
Среднее число въ сутки:

За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
4	2	6	4	2	6	7	*) 2,5	9,5	7	*) 2,5	9,5

При этомъ вагонооборотъ былъ:

Отправленіе и прибытіе товарныхъ вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія въ январѣ.
отправлено	12.106	1814
прибыло	12.093	1848

Пропускная способность станціи выражается слѣдующимъ числомъ товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

Поѣздовъ	съ вагонами.
1.244	24.199

Грузооборотъ станціи былъ:

нагружено . . . . 2.707.113 пуд.,
выгружено . . . . 3.870.438 „

Итого . . . 6.577.551 пуд.,

Складочныхъ помѣщеній имѣется:

пакгаузовъ . . . . . 1.138 кв. саж.
крытыхъ платформъ . . . . 355 „ „
открытыхъ „ . . . . 87,24 кв. саж.
пакгаузовъ больш. скор. . . 7,92 „ „

Вѣсовъ имѣется: багажные 1 подъемн. силы 40 пуд.
товарныхъ 11 изъ нихъ: подъемной силы 125 пуд. . 4
„ „ 80 „ . 1
„ „ 75 „ . 6
вагонные 1 подъемной силы 1.800 пуд., съ длиной помоста 24.

*) Передаточные поѣзда показаны отдѣльно и отмѣчены знакомъ *).

Станція находится при самомъ городѣ. Казань представляетъ крупный торговопромышленный центръ, имѣющій тѣсныя связи съ огромнымъ сѣверо-восточнымъ краемъ, расположеннымъ по р. Камѣ съ ея притоками Вяткой и Бѣлой. Удобный водной путь, связывающій Казань съ мѣстностями, удаленными отъ нея на тысячу верстъ, весьма способствуетъ оживленію торговли и промышленности города. Съ постройкой же желѣзнодорожнаго моста черезъ Волгу, между ст. Свіяжскъ и Зеленый Долъ, облегчающаго сношенія города съ желѣзнодорожною сѣтью, значеніе Казани еще болѣе увеличится.

Изъ продуктовъ мѣстнаго производства, товарная станція отправляетъ: войлокъ, желѣзо, свѣчи, мыло, кожи, кость простую, нефть, мѣха, мясо, пиво и рыбу, а также хлѣбъ.

По общему итогу отправляемыхъ грузовъ, товарная станція уступаетъ городской, услугами которой предпочитаютъ пользоваться мѣстные промышленники и заводчики. Что же касается грузовъ по прибытію, то въ этомъ отношеніи первенство остается за товарной станціей.

Наибольшее количество по прибытію падаетъ на сырые матеріалы, потребляемые мѣстными заводами: желѣзо и желѣзныя издѣлія, сало, кожи, ленъ, машины, масла сѣменныя, мѣха, пряжа, сахаръ и уголь.

Изъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, пользующихся услугами товарной станціи, можно указать на слѣдующія: пивоваренные заводы О. Петцольдъ и н-ковъ Александрова; паровая мельница т. д. Оконишникова съ с-ми; кожевенные заводы бр. Гольдбергъ, Алафузовыхъ; стеклянный заводъ н-ковъ Ульяновой и торговопромышленнаго о-ва Я. А. Хохрякова.

Путевое устройство ст. Казань заключается въ слѣдующемъ:

1 гл. путь, длиной между входными семафорами	691,00	саж.
1 зап. пути, полезной длиной	108,80	„
2 обгоночныхъ пути, полезной длиной	199,70	„
1 пути прибытія „ „	90,20	„
5 нагрузочныхъ путей „ „	528,30	„
1 путь для пост. въ рем. вагон. пол. дл.	62,00	„
2 пути для пост. паровозовъ „ „	46,00	„
1 путь къ депо или паров. сараямъ	27,00	„
3 пути для сл. матеріальной	360,40	„
1 вѣсовой путь	107,70	„

17 стрѣлокъ, 3 стрѣлочныхъ поста и 1 вагонные вѣсы.

Послѣ совѣщанія, Подкомиссія прибыла къ пассажирскому зданію Моск.-Каз. ж. д., отъ котораго идетъ вѣтвь къ мѣсту переправы черезъ р. Волгу.

Пассажирское зданіе—каменное, двухъэтажное, хорошо построенное, очень обширно, свѣтло и удобно расположено; залъ I и II классовъ ремонтировался въ моментъ осмотра его Подкомиссіей.

При вокзалѣ широкій открытый перонъ. Площадь всѣхъ помѣщеній I класса—307,39 кв. саж., II—120,80 кв. саж.

Со служебнымъ поѣздомъ Подкомиссія отбыла по вѣткѣ, идущей вдоль берега р. Волги, соединяющей дачныя мѣста съ городомъ, съ одной стороны, и мѣстомъ переправы,—съ другой.

Послѣ окончанія постройки моста вѣтвь эта обратится въ магистраль.

Затѣмъ, Подкомиссія на пароходѣ переправилась черезъ р. Волгу и со служебнымъ поѣздомъ отбыла изъ Свіяжска въ Арзамасъ.

Ст. Арзамасъ. 20-го іюня, въ 7 ч. 34 м. утра, былъ начатъ осмотръ ст. Арзамасъ.

Каменное, одноэтажное пассажирское зданіе расположено на горѣ и соединяется съ перономъ деревянной лѣстницей.

Всѣ помѣщенія очень просторны. Рядомъ съ вокзаломъ имѣется баракъ для богомольцевъ, выстроенный въ 1903 г. ко времени открытія мощей Св. Серафима Саровскаго. Саровская пустынь отстоитъ отъ ст. Арзамасъ въ 60 вер. Противъ барака расположенъ пріемный фельдшерскій покой съ обширнымъ хорошимъ помѣщеніемъ.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ.

Работа станціи за 1911 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
Пасс,	Тов,	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
4	6	10	4	6	10	4	8	12	4	8	12

Отправленіе и прибытіе товарныхъ вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія въ январѣ.
отптравлено	6.002	396
прибыло	5.966	395

Пропускная способность станціи выражается слѣдующимъ числомъ товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

поѣздовъ	2.112
вагоновъ	11.968

Грузооборотъ станціи:

Произведено работъ средствами станціи:

нагружено	688.018
выгружено	1.983.575
перегружено	14.949
Итого	2.686.542

Складочныхъ помѣщеній на станціи имѣется:

пакгаузовъ	152 кв. саж.
крытыхъ платформъ	35 „ „
открытыхъ „	140 „ „
пакгаузовъ больш. скорости .	5,50 кв. саж.

Вѣсовъ на станціи имѣется:

багажныхъ съ подъемн. силой	40 пуд. . .	1
товарныхъ „ „	75 „ . .	1
„ „ „	125 „ . .	1

Путевое устройство ст. Арзамасъ слѣдующее:

1 гл. путь, длиною между входными семаф. . .	945,30 п. с.
1 разъѣздной путь полезной длиной	215,20 „ „
4 запасныхъ пути „ „	557,00 „ „
1 нагрузочн. путь „ „	207,40 „ „
1 выгрузочн. „ „ „	212,68 „ „

12 стрѣлокъ и 2 стрѣлочныхъ поста.

Въ 8 ч. 30 м. утра, служебный поѣздъ былъ остановленъ на 186 вер. для осмотра казармы.

Дорожный мастеръ имѣетъ въ казармѣ 2 комнаты и кухню, общей площадью 8,06 кв. саж., артельный староста занимаетъ одну комнату безъ кухни; площадь комнаты—4,16 кв. саж.;

подстаршій рабочій квартиры не имѣетъ: день проводитъ на общей кухнѣ, спитъ на чердакѣ; 6 ремонтныхъ рабочихъ ютятся въ комнаткѣ, площ. 6,88 кв. саж., вмѣстѣ съ сторожихой, мужъ которой состоитъ ремонтнымъ рабочимъ. Кухня общая, что составляетъ большое неудобство и предметъ постоянныхъ ссоръ между обитателями.

Далѣе, въ пути, Подкомиссія обратила вниманіе на деревянные мостики, которыхъ на Нижегородской линіи имѣется 128 шт.

Перестройку всѣхъ мостиковъ этой линіи предполагается правленіемъ Моск.-Каз. ж. д. выполнить въ 5 лѣтъ съ такимъ расчетомъ, чтобы на каждый годъ на каждой дистанціи перестраивалось 12—15 мостиковъ, при чемъ предположено на каждомъ перегонѣ имѣть не болѣе трехъ перестраивающихся мостовъ.

При этихъ условіяхъ количество подлежащихъ перестройкѣ мостовъ выразится въ слѣдующихъ цифрахъ:

	На XI дист. №№ 1—56 5 перегон.	На XII дист. №№ 57—128 8 перегон.
въ 1913 г.	11 шт.	15 шт.
„ 1914 „	11 „	14 „
„ 1915 „	11 „	14 „
„ 1916 „	11 „	15 „
„ 1917 „	12 „	14 „
Всего . . .	56 шт.	74 шт.

Означенные мосты предполагается перестроить за счетъ очереднаго № 5 расцѣночной вѣдомости на 3.140.000 руб., нынѣ находящейся на разсмотрѣніи въ Министерствѣ.

Ст. Суроватиха. Въ 9 ч. 3 м. утра Подкомиссія прибыла на ст. Суроватиха, на которой осмотрѣла лишь пассажирское деревянное одноэтажное зданіе, признанное вполнѣ соотвѣтственнымъ.

Далѣе, въ пути, Подкомиссія осмотрѣла пучинистыя мѣста и противопучинныя устройства.

Такъ, напримѣръ, на 214 вер. имѣется лотокъ, длиною 240 саж. До устройства лотка пучины достигали 0,04 саж., съ устройствомъ же лотка пучины не превышаютъ полуторы сотыхъ саж.

На 230 вер. Подкомиссія осматривала будку, помѣщеніе которой признано вполнѣ соотвѣтственнымъ.

Между прочимъ, изъ разспросовъ путевой сторожихи, Подкомиссіей было установлено, что получаемое сторожихами жалованье не одинаково, большинство изъ нихъ получаетъ 3 руб.

въ мѣсяцъ, а нѣкоторыя выше, и вознагражденіе это доходитъ до 8—10 руб.

Ст. Зименки. Въ 10 ч. 5 м., Подкомиссія прибыла на ст. Зименки, гдѣ осмотрѣла лишь жилой домъ.

Квартира нач. станціи имѣетъ 2 комнаты и кухню, содержится въ порядкѣ.

Помѣщеніе стрѣлочника состоитъ изъ очень маленькой комнатки, въ которой устроена русская печь. Ремонтъ весьма запущенъ.

Далѣе, Подкомиссія имѣла рядъ остановокъ въ пути для осмотра укрѣпленій Окскаго косогора.

Линія Моск.-Каз. ж. д., при подходѣ ея къ Нижнему-Новгороду на послѣднихъ шести вер. — 278 — 284, идетъ по косогору р. Оки. Вслѣдствіе особыхъ условій, проведеніе въ этомъ мѣстѣ дороги, а также и поддержаніе ея въ состояніи, отвѣчающемъ безопасности движенія, встрѣтило огромныя затрудненія и потребовало весьма тщательнаго изученія косогора въ геологическомъ, петрографическомъ, орографическомъ и даже сейсмическомъ отношеніяхъ, при чемъ къ этому дѣлу былъ привлеченъ спеціалистъ по геологіи приватъ-доцентъ А. В. Павловъ.

Изученіе это показало, что движеніе въ косогорѣ происходитъ, вслѣдствіе четырехъ главнѣйшихъ причинъ:

1) вслѣдствіе подмыва весенними водами и поводками основанія косогора съ очень крутыми откосами, достигающими высоты 60 саж. надъ горизонтомъ нижнихъ водъ;

2) отъ сползанія слоевъ почвы по смоченнымъ грунтовой водой прослойкамъ и отъ смѣщенія внизъ по кореннымъ породамъ поверхностныхъ слоевъ, напитанныхъ водою, представляющихъ изъ себя суглинки и лессъ;

3) вслѣдствіе выщелачиванія гипса, залегающаго въ видѣ отдѣльныхъ гнѣздъ въ коренныхъ породахъ, и образованія пустотъ внутри ихъ, отчего происходятъ провалы и воронки, и

4) вслѣдствіе осыпей пестрыхъ мергелей, представляющихъ главную составную часть коренныхъ породъ.

Въ зависимости отъ этихъ факторовъ, обусловливающихъ собой перемѣщеніе массъ въ косогорѣ, былъ выполненъ рядъ работъ, отвѣчающихъ цѣлямъ возможнаго ослабленія и даже уничтоженія причинъ движенія косогора. Для укрѣпленія берега отъ подмыва между пикетами 1—23*) ниже горизонта межевыхъ водъ была сдѣлана осыпка изъ камня.

Между пикетами 27—30 былъ положенъ фашинный тюфякъ

*) Счетъ пикетовъ отъ оси пассажирскаго зданія Нижняго-Новгорода по направленію къ Москвѣ и въ обратномъ—счетъ верстъ.

для предотвращенія смыва низи стараго оползня, то же самое на пикетахъ 44—48.

Между пикетами 55—60, гдѣ на вогнутомъ берегу замѣчалось сильное теченіе, подмывающее берегъ, была сдѣлана струенаправляющая дамба изъ фашинной кладки, сопряженная съ берегомъ въ концѣ и началѣ, а по серединѣ отходящая на извѣстную величину къ серединѣ рѣки. Этой мѣрой было достигнуто не только уничтоженіе подмыва, но и образованіе искусственнаго берега, вслѣдствіе отложеній между берегами и дамбой насосовъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, измѣнилось направленіе теченія отъ берега къ серединѣ рѣки.

Для поддержанія оползней изъ суглинковъ и лесса по коренным породамъ на протяженіи косогора былъ заложенъ рядъ подпорныхъ стѣнокъ, основанныхъ на коренныхъ породахъ, точно также самое полотно въ тѣхъ своихъ мѣстахъ, гдѣ оно проходило по оползнямъ и обваламъ, было поддержано снизу подпорными стѣнками, основанными также на коренныхъ породахъ. Для достиженія коренныхъ породъ приходилось въ нѣкоторыхъ случаяхъ закладывать основанія подпорныхъ стѣнъ очень глубоко (до пяти саж.), при чемъ на практикѣ встрѣтились при этомъ огромныя затрудненія.

Для перехватыванія грунтовыхъ водъ на значительной глубинѣ отъ поверхности косогора былъ заложенъ по всей его длинѣ рядъ штоленъ, роль которыхъ заключалась въ отведеніи ключевыхъ водъ, смачивающихъ плоскости скольженія отдѣльныхъ пластовъ коренныхъ породъ при выходѣ наружу и пропитывавшихъ поверхностные слои разрушенныхъ породъ. Продольные, параллельные пути и штольни закладывались въ коренныхъ нерушенныхъ породахъ, поперечные же, служащіе, главнымъ образомъ, для вывода грунтовыхъ водъ наружу, приходилось вести въ разрушенныхъ породахъ и даже плывунахъ, что на практикѣ представляло значительныя трудности.

Отведеніемъ грунтовыхъ водъ штольнями осушался на всю толщину слой земли между штольней и поверхностью земли, благодаря чему образовалась своего рода земляная подпорная стѣнка изъ просохшаго грунта, способная выдерживать напираніе разжиженныхъ слоевъ, а также противодѣйствовать смѣщенію пластовъ коренныхъ породъ, двигающихся по плоскостямъ скольженія, при чемъ на извѣстномъ своемъ протяженіи, благодаря отведенію воды, причина скольженія была уничтожена.

Дно штоленъ въ послѣднее время стали цементировать для устраненія потери воды и пропитыванія грунта.

Для выпуска грунтовыхъ водъ и осушенія поверхности на сравнительно меньшую глубину, чѣмъ штольнями, по всему косогору заложена была масса, болѣе или менѣе глубокихъ дре-

нажей изъ сухой каменной кладки, изъ отсѣяннаго паровознаго шлака, изъ гончарныхъ трубъ, наконецъ, заложены глубокіе деревянные лотки въ кюветахъ, въ щели которыхъ просачивается грунтовая вода.

Деревянные углубленные лотки имѣютъ еще огромное значеніе для уменшенія пучинъ.

Во избѣжаніе выщелачиванія гнѣздъ гипса, а также проникновенія поверхностныхъ водъ внутрь земли и разжиженія ея, была проведена сѣть канавъ обыкновенныхъ и съ непроницаемымъ дномъ, деревянныхъ лотковъ на свайкахъ и лотковъ, положенныхъ непосредственно на полкахъ откосовъ, а также уложены подъ путемъ чугунныя и желѣзобетонныя трубы для отведенія собранныхъ водъ въ р. Оку.

Для уничтоженія осыпей вывѣтривающихся мергелей послѣдніе были покрыты спущенными сверху суглинками, которые покрыли ихъ и этимъ пріостановили дальнѣйшее вывѣтриваніе и осыпаніе; въ другихъ мѣстахъ были устроены продольные плетни, задерживающіе осыпи и образующіе съ теченіемъ времени рядъ террасъ. Въ руслѣ каменной трубы 44 пикета, находящейся на днѣ глубокаго оврага съ обнаженными коренными породами, осыпи мергелей достигали значительныхъ размѣровъ и засыпали входъ въ каменную трубу. Во избѣжаніе этого были уложены по дну оврага желѣзобетонныя трубы на значительномъ протяженіи съ выводомъ конца ихъ до мѣста, гдѣ осыпей уже нѣтъ.

Всего было сдѣлано подпорныхъ стѣнокъ—2.387 куб. саж., штоленъ—2.314 пог. саж., фашинныхъ тюфяковъ и дамбъ—1.486 куб. саж., дренажей—4.205 пог. саж.

Всѣ предпринятыя мѣры вполнѣ достигли своей цѣли, увеличивъ устойчивость косогора и расположеннаго на немъ полотна желѣзной дороги, и въ настоящее время никакихъ движеній полотна и сколько-нибудь значительной просадки его не наблюдается, благодаря чему теперь является возможнымъ увеличить скорость поѣздовъ съ прежнихъ 10 вер. до 20. Во всякомъ случаѣ, со времени передачи этой линіи въ эксплоатацію, ни разу не былъ допущенъ перерывъ въ движеніи поѣздовъ, между тѣмъ, какъ въ періодъ постройки линіи 1902 г. случались сплывы и обвалы, достигающіе нѣсколькихъ тысячъ куб. саж., (до 8.000), съ разрушеніемъ частей уже готоваго полотна.

Ст. Нижній-Новгородъ. Въ 11 ч. 48 м. дня, Подкомиссія прибыла на ст. Нижній-Новгородъ.

Служебный поѣздъ былъ остановленъ у депо.

Типъ паровозныхъ зданій старый, имѣющій входъ лишь съ одной стороны.

Отъ депо въ сторону города тянется рядъ складочныхъ помѣщеній:

пакгаузовъ . . . . . 837 кв. саж.
откр. платформъ . . . . . 200 „ „

Работа ст. Н.-Новгородъ за 1911 г. характеризуется слѣдующими данными:

Поѣздовъ:
Среднее число въ сутки:

За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
2	3	5	2	3	5	2	4	6	2	4	6

При этомъ вагонооборотъ былъ:

Отправленіе и прибытіе товарныхъ вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія въ январѣ.
отправлено	15.573	1.288
прибыло	15.570	1.221

На станціи имѣется путей:

17 станціонныхъ, протяженіемъ . . 3.539,22 пог. саж.
1 главный . . . . . 854,00 „ „
8 спеціальныхъ для надобностей сл. пути, тяги и движенія . . . . 192,45 „ „

Пропускная способность станціи выражается слѣдующимъ числомъ товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ въ направленіяхъ четномъ и нечетномъ вмѣстѣ:

Поѣздовъ	съ вагонами.
2.112	31.143

Грузооборотъ станціи:

нагружено	3.330.288 пуд.,
выгружено	2.549.464 „
Итого . . .	5.879.752 пуд.

Складочныхъ помѣщеній имѣется:

пакгаузовъ	704	кв. саж.
крытыхъ платформъ	120	„ „
открытыхъ „	160	„ „
пакгаузовъ большой скорости .	12	„ „

Вѣсовъ имѣется:

товарныхъ 9: изъ нихъ: подъемной силы 175 пуд.—2, 150 пуд.—1, 125 пуд.—3, 100 пуд.—1 и 75 пуд.—2.

Вагонные вѣсы 1 подъемной силы 2.000, съ длиной помоста 24.

Ст. Нижній-товарная находится въ юго-западной части города на правомъ берегу Оки, близъ большой паровой мельницы Башкирова. Отъ этой станціи до Москвы Моск.-Каз. ж. д. 913 вер. (съ открытіемъ строящейся линіи Люберцы-Арзамасъ 510 вер.), а по Московско-Нижегородской отъ ея станціи на лѣвомъ берегу 410 вер. Такъ какъ Нижній-Новгородъ съ его лѣтней ярмаркой тяготѣетъ къ Москвѣ, то естественно, что грузооборотъ станціи Моск.-Каз. ж. д. не можетъ отличаться своими размѣрами. Изъ грузовъ, поступающихъ съ дороги на товарную станцію, можно отмѣтить слѣдующіе: войлокъ, лѣсные строительные матеріалы, дрова, желѣзо и сталь не въ дѣлѣ, кожа, мануфактура, масла сѣменныя, мочало, мясо, пенька, спиртъ, тряпье, уголь и шерсть. Изъ предметовъ отправленія: бакалея, вина виноградныя, войлокъ, желѣзо и сталь не въ дѣлѣ, желѣзныя и стальныя издѣлія, жернова, кожи, мануфактура, сѣменныя и масла минеральныя, пиво, пряжа, рыба, стеклянныя, фарфоровыя и фаянсовыя издѣлія.

Вблизи города разбросаны слѣдующіе заводы и промышленныя заведенія: маслобойный и химическій заводъ Волжскаго акціонернаго о-ва „З. М. Персицъ“, чугунолитейный заводъ т. д. бр. Г. А. Рекшинскій, акціонернаго о-ва Сормовскихъ заводовъ. Послѣдній, впрочемъ, пользуется больше услугами Московско-Нижегородской ж. д. Изъ другихъ заведеній можно указать на мукомольныя мельницы т-ва М. Е. и Я. Е. Башкирова, Дегтерова и пивоваренный заводъ н-ковъ М. И. Калашникова.

Хотя со станціи и могли бы отправляться ярмарочные грузы въ Заволжье, Сибирь и Среднюю Азію, но дешевизна рѣчныхъ

фрахтовъ не даетъ возможности привлечь эти грузы на сплошное желѣзнодорожное сообщеніе.

Далѣе, Подкомиссія прослѣдовала мимо сгорѣвшаго матеріальнаго склада, отъ котораго уцѣлѣли лишь подвалъ для храненія легковоспламеняющихся предметовъ и несгораемый пакгаузъ.

Подвалъ—деревянный, на крышу его насыпана толстымъ слоемъ земля; пакгаузъ сдѣланъ изъ желѣзобетона.

Параллельно этимъ сооруженіямъ и товарному двору идетъ гора; которая постепенно сползаетъ, кромѣ того, подпочвенная вода наноситъ на площадь товарнаго двора огромное количество глины.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла пріемный покой на 3 койки.

Серьезныхъ больныхъ отправляютъ въ городъ.

Квартира фельдшера помѣщается здѣсь же и состоитъ изъ 2 комнатъ и кухни. Полы въ квартирѣ очень холодные.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла одинъ изъ двухъ, совершенно одинаковыхъ жилыхъ каменныхъ двухъэтажныхъ домовъ.

Составителю отведена 1 комната и кухня, кочегару депо—комната, она же кухня. Полы въ квартирѣ кассира плохи.

Отсюда, Подкомиссія прослѣдовала на вокзалъ. Пассажирское зданіе—каменное, просторное и свѣтлое. Во всѣхъ помѣщеніяхъ имѣются широкіе пероны отправленія и прибытія.

По осмотрѣ пассажирскаго зданія, Подкомиссія отбыла въ городъ, гдѣ имѣла совѣщаніе съ представителями общественныхъ организацій.

Протоколъ совѣщанія помѣщенъ особо.

Въ виду заявленія въ совѣщаніи о неудовлетворительности пассажирскихъ вагоновъ Моск.-Каз. ж. д., циркулирующихъ отъ Нижняго-Новгорода до Москвы, Подкомиссія, по возвращеніи на вокзалъ, осмотрѣла поданный къ отправленію въ Москву одинъ изъ составовъ пассажирскихъ поѣздовъ, при чемъ установила, что вагоны, въ общемъ, удовлетворительны, за исключеніемъ вагона I класса, расположеніе мѣстъ въ которомъ оставляетъ желать лучшаго.

Послѣ осмотра въ 6 ч. 10 м. вечера, Подкомиссія отбыла въ Москву, закончивши обслѣдованіе Моск.-Каз. ж. д.

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

Членъ Подкомиссіи: *П. П. Мигулинъ.*

Членъ-Экспертъ: *Н. А. Масловъ.*

Дѣлопроизводители: *Н. С. Богдановъ.* *С. М. Вощевъ.*

VII.

Приложенія.

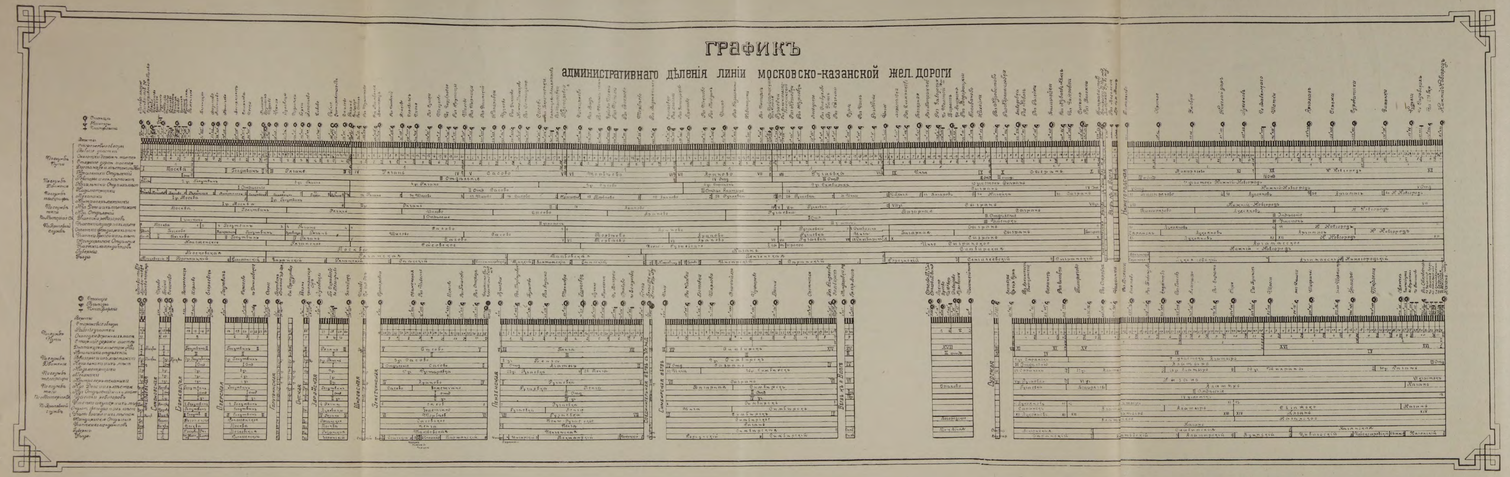
СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

№№

1. Схема административнаго дѣленія и расположенія депо и мастерскихъ.
2. Таблица результатовъ эксплоатаціи.
3. Записка о результатѣ премированія расходовъ по зимнему ремонту (къ в. 68).
4. Вѣдомость складочныхъ помѣщеній на 1 янв. 1912 г. (къ в. 48).
5. Циркуляръ № 106 по сл. движенія отъ 17 авг. 1907 г. (къ в. 6 пункту 1 Орг. Прогр.).
6. Пояснительная записка къ проекту электрификаціи участка Москва—Раменское.
7. Пояснительная записка къ проекту укрѣпленія полотна 289 версты Сызранской вѣтви.
8. Къ вопросу объ урегулированіи русла р. Волги у гор. Сызрани.
9. Программы дополнительныхъ вопросовъ:
   а) по тяговому хозяйству.
   б) по движенію.

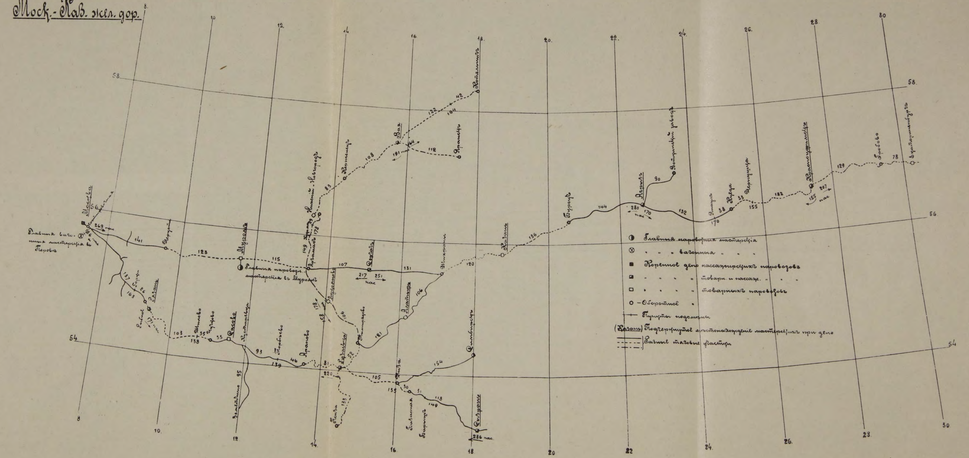
ГРАФИКЪ

административнаго дѣленія линіи московско-казанской жел. дороги



Приложеніе № 1.

Схема расположенія депо и мастерскихъ Моск.-Нав. жел. дор.



Приложеніе № 2.

ТАБЛИЦА

результатовъ эксплоатаціи Московско-Казанской 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	5,62	4,47	5,00	5,19	4,64	4,92	5,07	5,42	5,01	4,91	5,01	5,07	6,04	5,93	5,10	5,17	5,31
2	Глава I. Управленіе желѣзныхъ дорогъ и коммерческая служба	1,17	0,91	0,90	1,01	1,37	0,76	0,80	0,82	0,71	0,71	0,74	0,72	0,80	0,82	0,77	0,71	0,70
3	Глава II. Служба сборовъ	1,64	1,18	1,27	1,50	1,34	1,28	1,42	1,50	1,39	1,27	1,30	1,20	1,29	1,34	1,24	1,26	1,29
4	Глава III. Общіе расходы	2,81	2,38	2,83	2,68	1,93	2,88	2,85	3,10	2,91	2,93	2,97	3,15	3,95	3,77	3,09	3,20	3,32
5	**Отдѣлъ II.** Управленіе дорогой; врачебная и матеріальная части	1,80	1,93	2,02	2,31	1,98	1,78	1,98	2,29	2,13	2,05	2,26	2,31	2,24	2,19	2,01	2,07	2,14
6	Глава I. Содержаніе начальника дороги и состоящихъ при немъ частей управленія	1,01	0,88	0,91	1,22	0,98	0,85	0,88	1,02	0,93	0,89	0,94	0,96	0,92	0,89	0,78	0,76	0,81
7	Глава II. Содержаніе врачебной части	0,22	0,38	0,37	0,39	0,38	0,37	0,43	0,49	0,48	0,46	0,55	0,58	0,57	0,61	0,57	0,69	0,69
8	Глава III. Общіе расходы по матеріальной части	0,51	0,60	0,66	0,61	0,54	0,49	0,60	0,68	0,66	0,64	0,66	0,68	0,68	0,63	0,59	0,55	0,56
9	Глава IV. Расходы, производимые для всѣхъ частей мѣстнаго управленія	0,06	0,07	0,08	0,09	0,08	0,07	0,07	0,10	0,06	0,06	0,11	0,09	0,07	0,06	0,07	0,07	0,08
10	**Отдѣлъ III.** Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ	7,95	10,70	9,81	10,48	9,73	9,63	11,22	10,72	12,62	13,34	13,67	12,80	11,27	11,88	11,28	10,34	10,66
11	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,47	0,65	0,67	0,70	0,64	0,61	0,69	0,81	0,80	0,77	0,81	0,81	0,78	0,77	0,67	0,64	0,64
12	Глава II. Надзоръ за путемъ и искусственными сооруженіями, содержаніе и ремонтъ ихъ	5,54	8,26	7,26	7,73	7,32	7,31	8,58	8,21	9,77	10,47	10,08	9,38	8,41	8,84	8,41	7,87	8,04
13	Глава III. Надзоръ за зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ, содержаніе и ремонтъ водопроводовъ	1,94	1,79	1,88	2,05	1,77	1,71	1,95	1,70	2,05	2,10	2,78	2,61	2,08	2,27	2,20	1,83	1,98
14	**Отдѣлъ IV.** Движеніе, телеграфъ и телефоны	8,20	8,70	9,06	9,82	10,11	9,45	10,48	11,82	11,04	11,98	12,77	12,97	21,96	16,80	12,60	11,09	10,74
15	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,39	0,48	0,46	0,53	0,44	0,42	0,48	0,52	0,50	0,45	0,47	0,47	0,49	0,53	0,48	0,48	0,54
16	Глава II. Станціонная служба	5,94	5,95	6,26	6,35	6,53	6,18	6,69	7,82	7,17	8,24	8,42	8,38	17,51	12,35	8,84	7,51	7,12
17	Глава III. Служба поѣздовъ	1,16	1,44	1,56	1,65	1,65	1,67	1,96	2,03	2,04	2,05	2,40	2,60	2,53	2,40	2,12	1,95	1,97
18	Глава IV. Телеграфъ и телефоны	0,71	0,83	0,78	0,87	0,75	0,68	0,78	0,87	0,84	0,80	0,94	0,95	0,93	0,96	0,80	0,79	0,80
—	Глава V. Переправа черезъ Волгу	—	—	—	0,42	0,74	0,50	0,57	0,58	0,49	0,44	0,54	0,57	0,50	0,56	0,36	0,36	0,31
19	**Отдѣлъ V.** Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава	18,91	17,62	19,69	19,45	20,09	24,12	26,19	23,26	23,91	22,69	27,80	34,47	37,61	32,97	27,14	25,76	24,50
20	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,45	0,48	0,51	0,52	0,46	0,45	0,52	0,59	0,59	0,54	0,60	0,64	0,66	0,69	0,61	0,62	0,62
21	Глава II. Тяга поѣздовъ	8,13	9,22	10,68	10,33	10,04	12,85	13,88	12,46	11,81	10,94	14,37	17,13	18,91	17,82	14,61	13,25	12,31
22	Глава III. Содержаніе вагоновъ	0,86	0,92	0,92	1,06	0,99	1,06	1,26	1,33	1,24	1,28	1,44	1,58	1,54	1,52	1,26	1,21	1,28
23	Глава IV. Содержаніе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо для ремонта подвижного состава	1,10	0,97	0,97	1,16	1,04	1,08	1,36	1,40	1,40	1,34	1,58	1,89	2,01	1,69	1,37	1,49	1,48
24	Глава V. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ	3,85	2,91	2,64	2,76	3,65	4,15	4,85	3,81	4,23	4,50	3,93	5,56	5,96	5,09	4,07	4,31	4,44
25	Глава VI. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ	4,10	3,08	3,44	3,59	3,77	4,04	4,21	3,56	4,08	3,66	4,29	4,66	5,39	4,94	4,68	4,65	4,36
26	Глава VII. Наемъ подвижного состава	0,42	0,04	0,53	0,03	0,14	0,49	0,11	0,11	0,56	0,43	1,59	3,01	3,14	1,22	0,54	0,23	0,01
27	**Отдѣлъ VI.** Особые обязательные расходы	0,83	1,06	1,17	1,12	1,12	1,03	1,16	1,16	1,20	1,09	1,21	1,10	1,29	1,28	1,17	1,09	1,34
28	**Отдѣлъ VII.** Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами	—	0,03	0,03	0,02	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	2,37	1,03	0,8
29	**Отдѣлъ VIII.** Расходы, по финансовымъ и дополнительнымъ предпріятіямъ и оборотамъ	0,02	—	—	0,03	—	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,36	1,52	2,88	1,13	0,64	0,18	0,14
30	**Отдѣлъ IX.** Расходъ отъ таксировки служебныхъ перевозокъ	0,51	1,54	1,68	1,64	1,33	1,09	1,49	1,25	1,46	1,34	1,27	1,28	1,63	1,56	1,70	1,42	1,37
31	**Эксплоатаціонный коэффиціентъ**	43,84	46,05	48,46	50,06	49,01	52,04	57,62	55,95	57,40	57,43	64,36	71,53	84,93	73,75	64,01	58,15	57,07
32	**Валовой доходъ** (въ тысячахъ рублей)	10.397	14.459	15.431	14.818	19.636	22.474	21.304	20.604	23.618	26.305	25.722	27.552	28.201	28.720	33.570	35.732	35.409
33	**Расходъ** (въ тысячахъ рублей)	4.559	6.658	7.478	7.418	9.625	11.695	12.276	11.527	13.558	15.106	16.556	19.708	23.952	21.181	21.487	20.777	20 210
34	**Расходы, не зависящіе отъ движенія, на 1 экспл. вер. дороги**	2.969,22	3.089,84	3.356,60	3.401,91	3.105,02	3.410,62	3.461,27	3.170,68	3.656,25	3.997,92	4.219,56	4.629,47	5,670,23	4.818,43	5.190,86	4.959,04	4.971,41
35	**Расходы, зависящіе отъ движенія, на 1 поѣздо-версту.**	59,04	54,11	56,56	57,89	59,23	69,18	72,76	64,09	63,68	63,26	74,47	88,01	110,90	101,31	90,76	90,43	88,65
36	**Причитающіеся по строительной стоимости годовые платежи** (въ тысячахъ рублей)	—	—	3.845	3.995	5.113	5.174	5.575	6.672	6.934	7.119	7.118	7.155	7.766	8.627	8.777	8.621	8.605
37	**Эксплоатаціонная длина дороги** (средняя за годъ, вер.)	289 793	289 920	289 921	292 927	278 1.366	1.640	1.737	2.033	1.992	2.070	2.070	2.070	2.070	2.070	2.070	2.070	2.070
38	**Количество паровозо-верстъ на версту дороги**	15.678 2.340	16.199 2.869	16.685 3.471	15.794 3.379	17.610 3.775	7.198	6.828	5.716	6.741	7.053	6.917	7.335	7.369	7.173	7.487	7.324	6.987
39	**Процентное отношеніе пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ къ общему пробѣгу**	22,97 18,69	24,15 16,66	25,94 16,46	26,07 17,23	26,58 15,60	22,63	24,38	22,46	22,25	21,46	22,35	22,32	23,56	22,88	20,98	20,97	20,42
40	**Пробѣгъ всѣхъ вагоновъ на версту дороги** (тысячъ осе-верстъ)	897,93 88,17	982,00 126,00	986,89 154,64	917,17 148,88	984,14 178,37	373,99	340,57	297,27	334,52	351,87	331,76	350,16	346,57	358,38	407,64	404,55	365,14
41	**Процентное отношеніе пробѣга товарныхъ груженыхъ осей къ общему пробѣгу этихъ осей**	59,18 65,31	58,51 57,34	60,68 61,82	61,59 65,66	62,27 67,87	64,48	66,54	66,44	64,83	69,65	71,27	70,30	72.20	69,79	66,80	67,09	70,74
42	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ на версту-дороги**	11.317 1.834	11.720 2.227	12.123 2.734	11.498 2.584	12.726 2.996	5.346	4.956	4.219	4.946	5.218	5.059	5.393	5.321	5.344	5.722	5.616	5.414
43	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ хозяйственнаго движенія на версту дороги**	389 350	299 223	383 266	424 309	240 314	308	326	293	328	369	478	544	487	515	316	254	271
44	**Средній составъ поѣздовъ малой скорости въ осяхъ**	100 55	101 63	101 65	100 68	102 74	88	86	84	83	84	79	78	79	82	87	89	86
45	**Средній составъ поѣздовъ пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ и большой скорости въ осяхъ**	35 40	36 42	35 40	34 38	35 34	35	34	34	36	42	45	39	36	37	37	38	38
46	**Пробѣгъ валового груза на версту дороги** (тысячи пудо-верстъ)	350691 38.251	386876 52.762	440286 70.691	397119 74.291	425301 81.229	189701	154882	127329	153584	167193	155716	127003	159827	168230	200964	203250	186698
47	**Количество тысячъ пудо-верстъ груза въ годъ на товарную инвентарную ось**	3.737 2.072	4.126 3.231	3.639 2.535	2.892 1.972	2.984 3.849	3.332	3.067	2.628	3.113	3.748	3.460	3.570	3.651	3.565	4.465	4.475	3.754
48	**Среднее число тысячъ пудо-верстъ на версту дороги**	107593 8.304	120891 14.526	127092 18.876	118704 17.583	132324 23.785	53.321	46.374	34.394	42.277	49.055	45.576	45.612	47.537	49.157	65.139	66.734	56.106
49	**Средній пробѣгъ одного пуда груза** (верстъ)	147,06 275,07	153,68 329,00	146,06 309,23	148,71 273,15	144,08 358,93	274,81	259,59	233,10	252,31	303,79	307,05	272,42	254,37	262,36	318,89	311,35	275,89
50	**Среднее число пуд. грузовъ на ось товар. вагона**	137,69 122,63	147,48 143,29	156,09 148,18	161,61 148,29	160,19 161,47	167,76	162,18	151,66	153,97	166,48	169,22	158,48	166,76	166,44	190,16	199,05	192,94
51	**Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги**	598578 87.936	677443 98.097	683153 103092	751363 118828	835435 98.874	230690	234567	204663	268054	287342	278816	317200	280644	284029	288366	318158	329280
52	**Средній пробѣгъ одного пассажира** (верстъ)	85,96 219,05	84,94 198,43	82,70 180,51	82,35 176,63	79,75 170,14	103,43	104,14	103,52	109,32	121,13	124,23	131,13	111	105	100	102	97
53	**Среднее число пассажировъ на ось пассажирскаго вагона**	5,80 4,35	6,16 4,97	5,92 4,56	6,14 4,83	5,93 3,82	4,78	4,95	4,65	5,02	5,32	4,96	5,69	5,57	5,52	5,41	5,61	5,42
54	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на версту дороги** (рублей)	26.211 1.900	28.036 2.764	29.688 3.048	25.513 3.029	31.231 4.274	10.598	9.193	6.226	7.230	7.514	6.929	7.614	8.491	8.872	10.965	11.487	10.729
55	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на пудо-версту груза** (копѣекъ)	0,023 0,026	0,023 0,019	0,024 0,016	0,022 0,017	0,024 0,018	0,020	0,020	0,021	0,021	0,019	0,020	0,021	0.022	0,022	0,020	0,021	0,023
56	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на версту дороги** (рублей)	5.832 572	6.206 643	6.437 705	6.884 821	7.891 768	2.013	2.019	1.695	2.130	1.943	1.778	1.958	1.993	2.199	2.373	2.515	2.667
57	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на пассажиро-версту** (копѣекъ)	0,77 0,65	0,92 0,66	0,94 0,69	0,92 0,69	0,94 0,78	0,87	0,86	0,94	0,92	0,96	0,94	0,93	0,89	0,98	1,00	0,98	0,98
58	**Инвентарное число паровозовъ**	214	—	253	289	309	371	409	410	—	419	421	451	461	481	482	506	519
59	**Движущихъ осей въ нихъ**	752	—	881	989	1.040	1.454	1.610	1.583	—	1.640	1.589	1.796	1.827	1.907	1.912	2.031	2.153
60	**Инвентарное число осей товарнаго парка**	8.304 3.168	8.454 4.130	10.076 6.848	11.958 8.248	12.298 8.428	26.274	26.228	26.554	26.988	27.026	27.190	27.300	26.954	28.536	30.200	30.870	30.938
61	**Инвентарное число осей пассажирскаго парка**	478 261	486 335	509 335	485 574	492 673	1.257	1.388	1.388	1.415	1.451	1.499	1.524	1.915	1.915	1.980	2.029	2.080

Всѣ данныя за 1895—1899 годъ приводятся отдѣльно для участка Москва-Рязань (верхнія цифры, и отдѣльно для участка Рязань-Казань (нижнія цифры).

ЗАПИСКА

о результатѣ премированія расходовъ на Московско-Казанской желѣзной дорогѣ по зимнему ремонту.

Съ цѣлью поощрить стремленіе агентовъ сл. п. къ уменьшенію расходовъ по зимнему ремонту и очисткѣ путей и дворовъ отъ снѣга, начиная съ зимы 1902/3 г.г., была введена премировка за сокращеніе означенныхъ расходовъ.

Результаты премировки расходовъ по зимнему ремонту пути и дворовъ за 8 зимнихъ періодовъ выразились въ слѣдующемъ видѣ:

Зимніе періоды.	Назначено по нормѣ.		Израсходовано.		Сбережено.		Перерасходовано.		Причитается преміи за сбереженіе расход.		Сдѣланы начеты за допущенія перерасхода.	
	Руб.	К.	Руб	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
1902/3 г. . . .	314.410	—	285.835	84	71.537	97	42.963	81	24.400	70	10.985	75
					28.574	16						
1903/4 „ . . .	295.200	—	266.766	98	34.593	93	6.160	91	10.913	71	856	36
					28.433	02						
1904/5 „ . . .	328.074	—	237.516	68	107.012	67	16.455	35	31.232	31	4.374	61
					90.557	32						
1905/6 „ . . .	377.760	—	314.620	42	84.856	48	21.716	90	27.799	66	6.688	65
					63.139	58						
1906/7 „ . . .	480.499	—	465.540	09	70.946	40	56.027	49	24.697	32	15.466	42
					14.918	91						
1907/8 „ . . .	673.437	—	619.523	39	136.899	46	82.985	85	45.340	29	19.495	90
					53.913	61						
1908/9 „ . . .	569.639	—	348.311	57	224.068	42	2.740	99	66.160	89	933	74
					221.327	43						
1909/10 „ . . .	503.648	—	317.165	06	186.769	97	449	03	46.130	24	181	12

Стоимость уборки одной сотой сажени снѣга съ одной версты дороги была слѣдующая:

за зиму	1904/5	г. . . .	5 р.	70 к.
„ „	1905/6	„ . . .	5 „	20 „
„ „	1906/7	„ . . .	6 „	20 „
„ „	1907/8	„ . . .	5 „	65 „
„ „	1908/9	„ . . .	3 „	89 „
„ „	1909/10	„ . . .	2 „	97 „

За первые 2 зимнихъ періода нормы расходовъ были составлены отдѣльно для каждой дистанціи на основаніи средняго трехлѣтняго расхода и отчасти данныхъ метеорологическихъ наблюденій.

Затѣмъ было выработано новое положеніе о преміяхъ за сокращеніе расходовъ по зимнему ремонту, согласно которому нормы расходовъ были опредѣлены съ болѣе детальнымъ дѣленіемъ, т. е. ставки были опредѣлены для каждаго околотка отдѣльно, при чемъ въ основаніе расчетовъ принята уже не средняя трехлѣтняя сложность расходовъ, а стоимость содержанія рабочихъ и подводъ, въ зависимости отъ рыночныхъ цѣнъ на рабочія руки и урочнаго положенія съ подраздѣленіемъ на классы и категоріи.

Означенное положеніе о преміяхъ за сокращеніе расходовъ по зимнему ремонту было утверждено правленіемъ дороги 15 марта 1905 г. за № 1173/1; затѣмъ, въ дополненіе къ сему, согласно § 1 означеннаго положенія, были утверждены г. управляющимъ дорогою особый расчетъ стоимости работъ по зимнему ремонту и распредѣленіе станцій по классамъ въ зависимости отъ характера дѣятельности станцій въ техническомъ отношеніи и числа путей.

На основаніи указаній положенія о преміяхъ и вышеозначенныхъ данныхъ, ежегодно, начиная съ зимняго періода 1904/5 г., составлялись нормы расходовъ и расчеты премій для каждаго зимняго періода отдѣльно, при чемъ при составленіи означенныхъ расчетовъ за первый зимній періодъ были сдѣланы слѣдующія отступленія и дополненія отъ утвержденнаго правленіемъ дороги положенія о преміяхъ, а именно:

1) Къ нормѣ очистки снѣга на станціонныхъ дворахъ прибавлена средняя за 3 года стоимость очистки дворовъ отъ мусора за 6 лѣтнихъ мѣсяцевъ. Сумма эта прибавлена къ нормѣ потому, что, независимо отъ очистки станціонныхъ дворовъ отъ снѣга, требовалась очистка ихъ отъ мусора, при чемъ на такихъ станціяхъ, какъ Москва, Перово, Сокольники и другихъ узловыхъ станціяхъ, этотъ расходъ представляетъ значительныя суммы.

2) Площади улицъ выдѣлены изъ общихъ площадей станціонныхъ дворовъ, подлежащихъ очисткѣ на станціяхъ Москва, Рязань, Нижній-Новгородъ, Казань, потому, что стоимость очистки улицъ въ городахъ обходится въ два съ половиною раза дороже очистки станціонныхъ дворовъ.

3) Поправки въ опредѣленіи глубины упавшаго слоя снѣга, въ зависимости отъ таянія его, сдѣланы по даннымъ метеорологическихъ станцій Главной Физической Обсерваторіи въ Рязани, Нижнемъ-Новгородѣ, Казани и Пензѣ, потому, что данныя метеорологическихъ станцій Казанской ж. д. по небрежности составленныхъ бюллетеней не давали возможности ими пользоваться.

Затѣмъ, при составленіи расчетовъ на зимній періодъ 1905/6 г. были сдѣланы слѣдующія измѣненія для достиженія возможно близкаго соотвѣтствія между расходами, назначенными по нормѣ, и расходами дѣйствительными, а именно:

1) стоимость очистки кюветовъ и канавъ, принимавшаяся, согласно § 5 утвержденной расцѣнки зимняго ремонта, въ 30 руб. съ версты, понижена до 10 руб. для всѣхъ дистанцій, очищавшихъ кюветы одинъ разъ, и 15 руб. для тѣхъ, которымъ по мѣстнымъ условіямъ пришлось очищать ихъ 2 раза.

2) Стоимость исправленія пучинъ, выражавшаяся по § 7 означенной расцѣнки въ размѣрѣ 100 руб. съ версты, повышена на 50%, т. е. до 150 руб.

Что же касается до очистки отъ снѣга и мусора станціонныхъ крышъ и дворовъ, то расцѣнки, выработанныя для этого случая нормою предыдущей зимы (§ 4 утвержденной расцѣнки), поставлены въ зависимости отъ размѣровъ и работы станцій, воспользовавшись для этого, въ видѣ опыта, тѣмъ же дѣленіемъ станцій на классы, которое было предусмотрѣно упомянутой расцѣнкой (§ 3) для очистки снѣга на станціонныхъ путяхъ. Какъ показало детальное сравненіе данныхъ нормы съ дѣйствительными расходами, наибольшее сбереженіе замѣчается при очисткѣ дворовъ мелкихъ станцій, между тѣмъ, какъ на крупныхъ станціяхъ нерѣдко встрѣчается даже перерасходъ; вслѣдствіе этого, для полученія наиболѣе близкихъ къ дѣйствительности нормъ были сохранены прошлогоднія единичныя стоимости по очисткѣ дворовъ отъ снѣга лишь для станцій 3-го класса, увеличены для 1 и 2 классовъ и уменьшены для станцій 4 класса.

При расчетѣ нормъ 1905/6 г. сказанное увеличеніе и уменьшеніе единичныхъ цѣнъ для различныхъ станцій впредь до полученія съ теченіемъ времени болѣе полныхъ, опытныхъ данныхъ сдѣлано, согласно тѣмъ же коэффиціентамъ, которые приняты были въ § 3 утвержденной расцѣнки для очистки отъ снѣга станціонныхъ путей, а именно:

6—для станцій. . . . . 1 класса,
5— „ „ . . . . . 2 „
4— „ „ . . . . . 3 „
3— „ „ . . . . . 4 „

Принимая, согласно вышеизложенному, безъ измѣненія стоимость очистки дворовъ на станціяхъ 3 класса, для остальныхъ станцій опредѣлены слѣдующія единичныя цѣны удаленія 1 куб. саж. снѣга съ дворовъ:

для станцій	1-й	категоріи	I	класса	— 33	$\times \frac{6}{4}$	=	50	коп.
„ „	2 -й	„	1	„	— 24	$\times \frac{6}{4}$	=	36	„
„ „	2-й	„	2	„	— 24	$\times \frac{5}{4}$	=	30	„
„ „	2-й	„	3	„		—	=	24	„
„ „	2-й	„	4	„	— 24	$\times \frac{3}{4}$	=	18	„
„ „	3-й	„	2	„	— 20	$\times \frac{5}{4}$	=	25	„
„ „	3-й	„	3	„	—			20	„
„ „	3-й	„	4	„	— 20	$\times \frac{3}{4}$	=	15	„

Выше сего сказано, что при расчетѣ нормъ за 1904/5 г. къ стоимости очистки снѣга на станціонныхъ дворахъ была прибавлена средняя за 3 года стоимость очистки дворовъ отъ мусора въ теченіе шести лѣтнихъ мѣсяцевъ. При расчетѣ же за 1905/6 г., основываясь на томъ соображеніи, что удаленіе мусора зимою, при одновременной съ этимъ вывозкою со дворовъ снѣга, должно обойтись, несомнѣнно, дешевле, чѣмъ лѣтомъ, когда вывозится мусоръ отдѣльно,—явилось возможнымъ уменьшить стоимость очистки мусора до двухъ третей полной стоимости, распредѣливъ при томъ общій для каждой дистанціи расходъ на вывозку мусора между отдѣльными станціями пропорціонально тѣмъ же коэффиціентамъ: 6, 5, 4 и 3 въ зависимости отъ ихъ класса.

При составленіи расчетовъ за зимній періодъ 1906/7 г., на основаніи опыта предыдущихъ лѣтъ, были введены болѣе детальныя подраздѣленія въ отношеніи очистки снѣга на главныхъ путяхъ, а именно вмѣсто указанной въ § 2 означеннаго положенія ширины очистки снѣга въ 2,40 саж. для одиночнаго пути и въ

4,40 саж. для двойного пути, была принята слѣдующая ширина путей:

въ насыпяхъ для одиночнаго пути	—1,70 с. и для двойного	—3,40 саж.
„ выемкахъ	—2,70 „ „ „ „	—4,40 „
„ полевыхъ мѣстахъ	—4,70 „ „ „ „	—6,40 „

Кромѣ того, для станціи Москва-пассажирская при расчетѣ нормъ для очистки снѣга съ станціонныхъ путей утвержденный въ вышеозначенномъ расчетѣ коэффиціентъ 6 былъ повышенъ до 9, вслѣдствіе особыхъ условій работъ на этой станціи.

Расчеты за зимніе періоды 1907/8 и 1908/9 г.г. были составлены съ тѣми же отступленіями, которыя были допущены въ предшествующемъ зимнемъ періодѣ или, другими словами, безъ всякихъ измѣненій, по сравненіи съ предыдущей зимой.

О всѣхъ вышеупомянутыхъ отступленіяхъ было своевременно доложено правленію.

Кромѣ того, еще были сдѣланы, съ разрѣшенія г. управляющаго дорогою, нѣкоторыя отступленія въ распредѣленіи станцій по классамъ, о которыхъ особаго доклада правленію сдѣлано не было, а именно:

въ 1904/5 г.	станція	Казань	перечислена	изъ 3	класса	во 2	классъ
„ 1905/6 „	„	Коломна	„	„ 4	„	„ 3	„
„ 1905/6 „	„	Голутвинъ	„	„ 2	„	„ 1	„
„ 1906/7 „	„	Сасово	„	„ 3	„	„ 2	„
„ 1907/8 „	„	Бойня и Симоново	„	„ 1	„	„ 3	„

Начиная съ зимняго періода 1909/10 г., согласно предложенію правленія, было составлено и введено новое положеніе, которое по сравненію съ прежнимъ положеніемъ заключается въ слѣдующемъ:

1) Размѣръ премій ограниченъ слѣдующими предѣлами: для начальниковъ дистанцій и дорожныхъ мастеровъ четырехмѣсячнымъ окладомъ, для помощниковъ начальниковъ дистанцій, старшихъ дорожныхъ мастеровъ, артельныхъ старость и смотрителей зданій—трехмѣсячнымъ и для остальныхъ агентовъ двухмѣсячнымъ.

б) Отчисленія изъ сбереженной суммы въ премію предположено производить, какъ изложено въ § 19 положенія, при чемъ %% подобраны такимъ образомъ, что съ увеличеніемъ суммы общаго сбереженія увеличивается и сумма, отчисляемая въ премію. Между тѣмъ, по прежней системѣ при увеличеніи

общаго сбереженія свыше извѣстнаго % отъ нормы сумма, отчисляемая въ премію, постепенно уменьшалась, въ виду чего для агентовъ не было особой выгоды стремиться къ достиженію возможно большаго сбереженія.

в) Для болѣе правильнаго распредѣленія премій въ зависимости отъ степени участія агентовъ въ сбереженіяхъ предполагается таковое производить по паевой системѣ, какъ указано въ § 20 п.п. а и б.

Что касается ставокъ стоимости различныхъ работъ, то при разработкѣ таковыхъ на основаніи графиковъ расходовъ приняты во вниманіе дѣйствительные расходы за 5 лѣтъ, а равно и данности опытныхъ участковъ, насколько таковыя могли быть признаны соотвѣтствующими дѣйствительнымъ нормальнымъ расходамъ, при чемъ эти ставки по очисткѣ главныхъ и станціонныхъ путей, канавъ, кюветовъ и руселъ приняты съ одной сотой и версты выпавшаго снѣга, а на дворахъ—съ одной сотой 1 кв. саж. дворовъ; затѣмъ при назначеніи ставокъ для очистки главныхъ путей были учтены работы снѣгоочистителей системы Бурковскаго, съ примѣненіемъ которыхъ на нѣкоторыхъ дистанціяхъ стоимость очистки снѣга понизилась на околоткахъ, расположенныхъ въ открытыхъ мѣстахъ, по 50 коп. на версту и сотую выпавшаго снѣга и въ лѣсныхъ мѣстахъ—на 80 коп.

ВѢДОМОСТЬ

складочныхъ помѣщеній на 1 января 1912 года.

№№ по порядку.	Станціи.	Склад. помѣщен.			Пакгаузъ большой скорости.	Перегрузочн.	
		Пакг. кв. с.	Крыт. плат. кв. с.	Отк. плат. кв. с.		Крыт. плат. кв. с.	Откр. плат. кв. с.
1	Москва—тов.	1.166	4,080	274	—	—	20
2	Митьково	286	240	—	—	—	—
3	Москва-Симоново . .	19½	492	—	—	—	—
4	Бойня	—	—	855	—	—	—
5	Перово	20	161	—	9	—	17
6	Люберцы	36	—	40	3	—	—
7	Быково	100	—	20	2	—	—
8	Раменское	3,85×9,88 3×6,05	3,80×23,40	—	2×2	—	—
9	Бронницы	41,60	58,40	536,80	4	—	—
10	Фаустово	10	—	54	—	—	—
11	Ашитково	15½	122½	—	—	—	—
12	Конобѣево	80	40	—	10	—	—
13	Воскресенскъ	7,43	—	3,30	3,66	—	—
14	Пески	10	—	20	—	—	—
15	Коломна	133	62,18	67,20	45,12	—	—
16	Голутвинъ	34,28	96	84	7,71	—	—
17	Щурово	3	36	80,64	—	—	—
18	Черная	—	—	—	—	—	—
19	Луховицы	37	19	7	—	—	—
20	Подлипки	6,75	—	—	—	—	—

№№ по порядку.	Станціи.	Склад. помѣщен. Пакг. кв. с.	Склад. помѣщен. Крыт. плат. кв. с.	Склад. помѣщен. Отк. плат. кв. с.	Пакгаузъ большой скорости.	Перегрузочн. Крыт. плат. кв. с.	Перегрузочн. Откр. плат. кв. с.
21	Горки	14	61	28	—	—	—
22	Алпатьево	4½	—	6,75	—	—	—
23	Дивово	18	42	—	—	—	—
24	Рыбное	—	65	—	—	213	—
25	Дягилево	—	—	—	—	—	—
26	Рязань	18	380	106	26½	122	—
27	Вышгородъ	5,25	9,50	16,75	7,50	—	—
28	Ясаково	40	—	20	—	—	—
29	Проня	8,75	24,75	17,15	—	—	—
30	Шилово	18	100	133	7	—	—
31	Шелухово	7½	94	20	—	—	—
32	Ушинскій	—	—	—	—	—	—
33	Назаровка	22	—	22	—	—	—
34	Чучково	9,05	21,84	49,14	—	—	—
35	Н.—Мальцево	75	80	20	—	—	—
36	Сотницыно	15	—	—	—	—	—
37	Сасово	25×4	10×4 20	20×4	—	—	—
38	Кустаревка	16,76	23,66	—	—	—	—
39	Пичкиряево	15	20	20	11⅔	—	—
40	Зуб.—Поляна	15	12	20	—	—	—
41	Торбѣево	360	40	15	4	—	—
42	Самаевка	249	70	24	—	—	—
43	Арапово	400× ×20,00	4×35	—	1 с 2 ар.× ×1 с. 2 ар.	—	—
44	Инсаръ	237,28	18,92	28,14	—	—	—
45	Хованщина	198	20	16	—	—	—
46	Рузаевка	42	216	45	2,78	—	—
47	Туп. Голиц.	30	—	12	—	—	—
48	Воеводское	15	48	—	—	—	—
49	Качелай	30	—	24	—	—	—
50	Сура	20	—	40	—	—	—

№№ по порядку.	Станціи.	Склад. помѣщен.			Пакгаузъ большой скорости.	Перегрузочн.	
		Пакг. кв. с.	Крыт. плат. кв. с.	Отк. плат. кв. с.		Крыт. плат. кв. с.	Отк. плат. кв. с.
51	Ночка	33	—	18	—	—	—
52	Инза	30	104	80	5,70	—	—
53	Базарная	24	18	30	—	—	—
54	Барышъ	46,16	32,70	32,70	3,37	—	—
55	Поливаново	27	—	18	—	—	—
56	Налейка	12	—	40	—	—	—
57	Кузоватово	24	—	15	—	—	—
58	Безводовка	72	—	40	5	—	—
59	Балашейка	20	—	30	—	—	—
60	Сызрань	24	—	115	—	—	—
61	Саранскъ	1.156	82	40	—	—	—
62	Тимирязево	165	102	—	2	—	—
63	Чамзинка	355	24	20	—	—	—
64	Атяшево	409	31	40	—	—	—
65	Ардатовъ	1.005	86	12	2	—	—
66	Алатырь	388	20×4	5×4	3½	—	—
67	Киря	18	—	28	—	—	—
68	Ибреси	222	30	39	—	—	—
69	Шихраны	320	—	80	—	—	—
70	Урмары	62	—	—	—	—	—
71	Тюрлема	90	—	21	—	—	—
72	Свіяжскъ	100	20,16	30,64	—	—	—
73	Зел.—Долъ	5,00	13,40	18,60	—	—	—
74	Казань	1.138	355	87,24	7,92	—	—
75	Н.—Новгородъ	704	120	160	12	—	—
76	Кудьма	22	—	25,02	—	—	—
77	Зименки	6,50	—	8,00	—	—	—
78	Суроватиха	30	60	—	—	—	—
79	Сережа	15	—	15	—	—	—
80	Арзамасъ	152	35	140	5,50	—	—

№№ по порядку.	Станціи.	Склад. помѣщен. Пакв. кв. с.	Склад. помѣщен. Крыт. плат. кв. с.	Склад. помѣщен. Откр. плат. кв. с.	Пакгаузъ большой скорости.	Перегруз. Крыт. плат. кв. с.	Перегруз. Откр. плат. кв. с.
81	Шатки	3×5	—	4×8	—	—	—
82	Лукояновъ	195	4,50	30	—	—	—
83	Николай—Дар.	15	—	41,50	—	—	—
84	Уховка	339,89	170,25	37,62	3,84	—	—
85	Оброчное	177	20	20	4	—	—
86	Тимирязево	165	102	—	2	—	—
87	Булычево	385,20	19,20	30	—	—	—
88	Танѣевка	195	—	22	—	—	—
89	Гольцовка	30	—	20	—	—	—
90	Лунино	474	—	66	3,80	—	—
91	Проказна	30	—	30	—	—	—
92	Грабово	60	—	52,08	—	—	—
93	Пенза	97,45	82,50	63	—	—	68
94	Ликино	8	36	30	—	—	—
95	Дулево	8	48	60	—	—	—
96	Давыдово	6	18	24	—	—	—
97	Ильин.—Пог.	15	57	39	—	—	—
98	Батраки	9×3	—	118×1 ар, 13½ в.	—	—	2 ар. 2 в. 19 с. 2 ар.
99	Охотничья	465	—	36	—	—	—
100	Майна	555	—	40	—	—	—
101	Чуфарово	510	—	30	—	—	—
102	Вешкайма	144	—	7	—	—	—
103	Глотовка	15	—	28	—	—	—
104	Симбирскъ	870	120	80	3,5	—	—
105	Свѣженькая	12	—	15	—	—	—
106	Морсово	13	14	15	—	—	—
107	Оторма	12	—	16½	—	—	—
108	Земетчино	30	46,30	41,20	4,03	—	—
109	Хорлово	40	30	30	—	—	—
110	Егорьевскъ	108	740	60	12	—	—

№№ по порядку.	Станціи.	Склад. помѣщен.			Пакгаузъ большой скорости.	Перегруз.	
		Пакг. кв. с.	Крыт. плат. кв. с.	Откр. плат. кв. с.		Крыт. плат. кв. с.	Откр. плат. кв. с.
111	Озеры	32	65	32	3½	—	—
112	Зарайскъ	—	26	66,10	186,80	—	—
113	Рачейка	15	—	16	—	—	—
114	Орѣхово	—	—	—	—	—	—
115	Платф. 18 в.	8	7,50	24	—	—	—
116	Шарловка	15	—	15	—	—	—

ЦИРКУЛЯРЪ № 106

отъ 17 ав. 1907 г. по сл. движенія.

За послѣдніе годы въ періодъ усиленнаго движенія на дорогѣ часто, въ зависимости отъ назначенія невѣрнаго количества поѣздовъ на отдѣленіяхъ, отсутствія согласованія въ ихъ слѣдованіи по разнымъ отдѣленіямъ, неудачно выбранныхъ по времени для движенія №№ поѣздовъ, несвоевременной отмѣны постоянныхъ и назначенія дополнительныхъ, недостаточной спеціализаціи поѣздовъ на мѣстные и сквозные, отсутствія срочности и послѣдовательности въ прицѣпкѣ вагоновъ по станціямъ и т. п. неправильностей въ назначеніи поѣздовъ, являлись серьезныя затрудненія въ движеніи, недостатокъ паровозовъ, обусловленный долгимъ простоемъ ихъ въ оборотномъ депо, неполные составы поѣздовъ, скопленіе и простой несвоевременно вывозимыхъ вагоновъ на однѣхъ станціяхъ и недостатокъ ихъ для погрузки и обмѣна на другихъ, просрочка въ доставкѣ грузовъ и ихъ порча, излишній пробѣгъ паровозовъ резервомъ и пр.

Достиженіе возможно совершенной утилизаціи какъ вагоновъ, такъ и паровозовъ, находящихся въ распоряженіи сл. дв., должно составлять предметъ постоянной заботливости со стороны агентовъ сл. дв., на обязанности которыхъ возложено завѣдываніе вагоннымъ хозяйствомъ дороги.

Въ основу дѣятельности въ этомъ отношеніи нач. отдѣленій и нач. остановочныхъ пунктовъ должны быть приняты слѣдующіе главные принципы.

1. Количество находящихся въ движеніи товарныхъ поѣздовъ всегда должно строго соотвѣтствовать дѣйствительной въ нихъ потребности, отнюдь не превышая таковой. Этимъ соотвѣтствіемъ достигается слѣдованіе товарныхъ поѣздовъ въ возможно полномъ составѣ.

2. Слѣдованіе транзитныхъ поѣздовъ, проходящихъ по нѣ-

сколькимъ отдѣленіямъ должно быть согласовано такъ, чтобы не происходило непроизводительнаго простоя ихъ на пограничныхъ станціяхъ отдѣленій по причинѣ несвоевременнаго заготовленія паровоза для дальнѣйшаго слѣдованія или по несвоевременности назначенія имъ слѣдованія по каждому отдѣленію.

3. Пробѣгъ паровозовъ резервомъ какъ возвращающихъ отъ поѣздовъ, такъ и высылаемыхъ для принятія поѣздовъ, долженъ быть возможно наименьшій. Но въ стремленіи къ такому положенію все же слѣдуетъ не допускать продолжительнаго непроизводительнаго простоя паровозовъ въ оборотныхъ пунктахъ въ ожиданіи назначенія поѣздовъ обратнаго направленія.

4. Время прослѣдованія товарныхъ поѣздовъ, предназначаемыхъ для сбора груженыхъ по различнымъ участкамъ дороги, должно быть избираемо съ такимъ расчетомъ, чтобы дневная нагрузка станціи по возможности отправлялась по назначенію при наименьшемъ безполезномъ простоѣ въ ожиданіи отправленія.

5. Подвижной составъ долженъ быть подаваемъ въ пункты нагрузки его по возможности ночью, или раннимъ утромъ съ той цѣлью, чтобы нагрузка его могла быть заканчиваема въ теченіе дня и нагруженные за день вагоны могли бы быть отправляемы по назначенію въ тотъ же день.

6. Порожній составъ, излишній для станцій, не долженъ стоять на разныхъ станціяхъ непроизводительно въ ожиданіи могущей явиться потребности въ немъ для нагрузки. Такой составъ долженъ безъ замедленія слѣдовать по общему нормальному направленію теченія порожнихъ въ особо указываемые станціямъ нач. отдѣленій пункты сосредоточенія излишка порожняго состава, если не имѣется особыхъ распоряженій о направленіи его на станціи, нуждающіяся въ данное время въ порожнихъ вагонахъ.

Указываемыя основныя положенія правильнаго вагоннаго хозяйства могутъ быть въ значительной степени достигнуты при постоянномъ достаточно заботливомъ отношеніи къ дѣлу назначенія въ движеніе товарныхъ поѣздовъ и при постоянномъ детальномъ учетѣ работы станцій въ отношеніи правильности использованія вагоновъ.

Дѣло это живое, испытывающее весьма частыя измѣненія и колебанія въ зависимости отъ разныхъ условій, и потому требуетъ постоянной усиленной внимательности со стороны лицъ, распоряжающихся имъ.

Надѣюсь, что г.г. нач. отдѣленій вполнѣ уясняютъ себѣ значительность возложенной на нихъ такой задачи и выкажутъ ожидаемую отъ нихъ полную заботливость въ столь важномъ дѣлѣ, каковымъ является вагонное хозяйство. Считаю необходимымъ сдѣлать въ этомъ отношеніи нѣкоторыя указанія въ развитіе

общихъ правилъ, установленныхъ приказомъ по дорогѣ за № 51 отъ 17 августа с. г.

I. Назначеніе въ движеніе постоянныхъ поѣздовъ.

Согласно сему приказу, всѣ товарные поѣзда раздѣляются на постоянные и дополнительные. Количество постоянныхъ поѣздовъ назначается опредѣленное для каждаго періода движенія (зимняго и лѣтняго) и обусловливается тѣмъ, чтобы составъ ихъ ежедневно былъ по возможности полнымъ, чтобы они не отмѣнялись даже во время самаго слабаго движенія даннаго періода и чтобы оборотъ паровозовъ, обслуживающихъ эти поѣзда, былъ правильный и постоянный.

Для установленія такого правильнаго оборота паровозовъ постоянныхъ поѣздовъ количество ихъ на каждомъ отдѣльномъ тяговомъ участкѣ дороги обязательно должно быть парное, т. е. одинаковое въ обоихъ направленіяхъ, что и составляетъ первое непремѣнное руководящее условіе при назначеніи въ движеніе постоянныхъ поѣздовъ.

Для опредѣленія потребнаго количества постоянныхъ поѣздовъ надлежитъ принимать, что съ таковыми поѣздами должны слѣдовать вагоны груженые или порожніе, проходящіе преимущественно по нѣсколькимъ тяговымъ участкамъ или отдѣленіямъ, и въ крайнихъ случаяхъ по одному такому участку или по одному отдѣленію, по возможности въ полномъ составѣ.

Посему главными данными для расчета количества постоянныхъ поѣздовъ на участкахъ дороги и отдѣленіяхъ съ значительными обмѣнными пунктами (отдѣленія 1-ое, 4-ое и отчасти 3-е по Пензенской вѣтви) служатъ размѣры средняго постояннаго обмѣна, т. е. среднее ежедневное полученіе вагоновъ по обмѣну съ передачи съ чужой дороги и приходящихъ съ сосѣднихъ отдѣленій и необходимость доставленія на обмѣнные пункты соотвѣтственнаго количества вагоновъ.

Для участковъ дороги съ конечными тупиковыми пунктами число постоянныхъ поѣздовъ опредѣляется наименьшимъ ежедневнымъ количествомъ груженыхъ вагоновъ, подлежащихъ отправленію, и соотвѣтственнымъ, конечно, обратнымъ теченіемъ груженыхъ или порожнихъ вагоновъ.

Для отдѣленій главнымъ образомъ транзитныхъ, каковыми являются 2-ое отдѣленіе и 3-е отдѣленіе въ предѣлахъ между станціями Арапово и Тимирязево, количество подлежащихъ назначенію въ движеніе постоянныхъ поѣздовъ находится въ зависимости преимущественно отъ необходимости пропускать безъ замедленія постоянные поѣзда, проходящіе съ сосѣднихъ отдѣленій. Свои же постоянные поѣзда на этихъ отдѣленіяхъ могутъ быть

назначаемы лишь въ томъ случаѣ, если они совершенно обезпечиваются ежедневно полнымъ составомъ.

Въ число постоянныхъ поѣздовъ включаются поѣзда, предназначенные для слѣдованія сквозными, согласно инструкціямъ, объявленнымъ при циркулярахъ по сл. дв. № 221137 отъ 22 мая с. г. и № 100/4 отъ 9 іюля с. г., и раздаточные сборные поѣзда, а также могутъ быть включаемы и поѣзда для сбора груженыхъ по станціямъ и для доставленія станціямъ порожнихъ подъ нагрузку, если по характеру работы станцій вполнѣ обезпечивается ежедневное достаточно правильное движеніе такихъ поѣздовъ.

Таковы общія указанія, опредѣляющія потребность въ количествѣ постоянныхъ поѣздовъ. Болѣе точныя данныя выясняются мѣстными условіями, которыми и должны руководиться нач. отдѣленій, вникнувъ въ сущность устанавливаемаго положенія. По среднимъ же даннымъ за прежніе годы полагалъ бы достаточнымъ назначеніе постоянныхъ поѣздовъ, примѣрно, въ слѣдующемъ количествѣ.

I. на I отдѣленіи.

а) Между Москвою и Рыбнымъ не болѣе 10 паръ.

б) На вѣтвяхъ Егорьевской, Озерской и Зарайской постоянныхъ поѣздовъ не назначать.

II. На II отдѣленіи.

а) Между Рязанью и Арапово не болѣе 3-хъ паръ.

б) По Земетченской линіи постоянныхъ поѣздовъ не назначать.

III. На III отдѣленіи.

а) Между Рузаевкой и Арапово не болѣе 3-хъ паръ, въ зависимости отъ прибытія постоянныхъ поѣздовъ со 2 и 4 отдѣленій.

б) Между Рузаевкой и Тимирязевымъ не болѣе 2-хъ паръ.

в) По Пензенской линіи не болѣе 2-хъ паръ.

IV. На IV отдѣленіи.

а) Между Батраками и Рузаевкой не болѣе 4-хъ паръ.

б) По Симбирской линіи не болѣе одной пары.

V. На V отдѣленіи.

а) Между Нижнимъ и Тимирязевымъ не болѣе 1 пары.

б) Между Тимирязевымъ и Алатыремъ не болѣе 2-хъ паръ.

в) Между Алатыремъ и Свіяжскомъ не болѣе одной пары.

г) Между Казанью и Зеленымъ Доломъ не болѣе одной пары.

Такое количество поѣздовъ полагаю достаточнымъ назначить въ постоянное ежедневное движеніе, принимая во вниманіе необходимость слѣдованія ихъ въ полномъ по возможности составѣ.

Во всякомъ случаѣ при опредѣленіи количества постоянныхъ поѣздовъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что предпочитательнѣе, для правильности оборота паровозовъ, назначать скорѣе нѣсколько меньшее число ихъ, нежели превышающее постоянную дѣйствительную потребность.

2. Назначеніе въ движеніе дополнительныхъ поѣздовъ.

Движеніе дополнительныхъ товарныхъ поѣздовъ предусматривается для своевременнаго отправленія по назначенію того количества подлежащихъ перевозкѣ груженыхъ и порожнихъ вагоновъ, которое не можетъ быть перевезено поѣздами, находящимися въ постоянномъ ежедневномъ обращеніи.

Изъ сего общаго понятія о дополнительныхъ поѣздахъ явствуетъ, что количество ихъ въ разные періоды движенія и даже въ разные дни можетъ быть очень различно и опредѣляется при каждомъ назначеніи въ зависимости отъ дѣйствительной работы станцій по обороту вагоновъ.

Дополнительные поѣзда можно раздѣлить на 2 категоріи:

1) Назначаемые въ ежедневное обращеніе впредь до отмѣны.

2) Назначаемые только на опредѣленный день.

Количество дополнительныхъ поѣздовъ первой категоріи находится въ зависимости отъ недостатка назначеннаго для даннаго періода числа постоянныхъ во время усиливающагося движенія (напр., въ сентябрѣ).

Почти всѣ основанія для расчета потребнаго количества дополнительныхъ поѣздовъ второй категоріи на каждый день нач. отдѣленій имѣютъ изъ телеграфныхъ свѣдѣній Лит. А, которыя, при правильности составленія ихъ, даютъ полную возможность ежедневно въ 9—10 часовъ утра знать работу всѣхъ станцій и своевременно, до 3-хъ часовъ дня, распорядиться назначеніемъ нужнаго количества дополнительныхъ поѣздовъ на слѣдующія сутки.

Для исчисленія количества вагоновъ, подлежащихъ отправленію со станцій отдѣленія на слѣдующія сутки, слѣдуетъ руководствоваться слѣдующими соображеніями.

Все количество вагоновъ, которое при нормальныхъ условіяхъ работы должно быть отправлено въ продолженіе текущихъ сутокъ, видно изъ свѣдѣній Лит. А, опредѣляющихъ положеніе работы станцій на 12 час. ночи, т. е. къ началу сутокъ, и количество это слагается изъ:

а) Груженыхъ готовыхъ къ отправленію (графы Ч, Ш, Щ, Ъ), т. е. оставшихся почему-либо не отправленными за предшествовавшій день, которые обязательно должны быть уже отправлены въ текущія сутки.

б) находящихся подъ нагрузкой—ибо, если къ началу сутокъ имѣются гдѣ-либо вагоны подъ нагрузкой, очевидно недогруженные въ предшествовавшій день, то нагрузка таковыхъ вагоновъ обязательно должна быть закончена въ продолженіе начавшихся сутокъ и, слѣдовательно, они могутъ быть отправлены въ тотъ же день или въ крайнемъ случаѣ на слѣдующій день.

в) Находящихся подъ выгрузкой (графы Ю и Я), такъ какъ имѣющіеся къ полуночи подъ выгрузкой вагоны при нормальной работѣ станціи могутъ и должны быть выгружены въ продолженіе наступающаго дня и затѣмъ по нагрузкѣ ихъ или порожними, смотря по мѣстнымъ условіямъ, также должны быть отправлены куда требуется, а не должны стоять непроизводительно.

г) Порожніе свободные (графы отъ АБ до АЖ) подлежатъ или нагрузкѣ на имѣющей ихъ станціи, или передачѣ въ обмѣнъ, или отправленію на другія станціи подъ нагрузку или же, въ силу особыхъ условій, остаются на станціи. Во всякомъ случаѣ нач. отдѣленія всегда можетъ разсчитать, какое количество изъ числа этихъ вагоновъ подлежитъ отправленію и куда именно.

д) Требованіе станціи (графы АШ и АЮ) даютъ указанія, какое количество порожнихъ вагоновъ и куда именно должно быть передвинуто.

Всѣ эти свѣдѣнія даютъ нач. отдѣленій возможность исчислить количество груженыхъ и порожнихъ вагоновъ, подлежащихъ передвиженію изъ общаго наличія имѣющагося на текущій день на отдѣленіи. Но для расчета потребнаго числа поѣздовъ этихъ данныхъ не вполнѣ достаточно: къ нимъ требуется еще присоединять слѣдующія свѣдѣнія, которыя при правильномъ веденіи вагоннаго хозяйства всегда должны имѣться у нач. отдѣленій, а именно:

е) поступленіе вагоновъ съ передачи; данныя о томъ получаются изъ заявки обмѣна или, при обмѣнѣ безъ заявленія, берутся по среднему дѣйствительному обмѣну.

ж) Свѣдѣнія о предстоящемъ поступленіи вагоновъ, прибывающихъ на отдѣленіе съ сосѣднихъ отдѣленій, какъ слѣдующихъ транзитомъ со сквозными поѣздами, такъ и для нуждъ даннаго отдѣленія или для прослѣдованія къ обмѣннымъ пунктамъ.

з) Свѣдѣнія о вагонахъ, уже наканунѣ назначенныхъ станціямъ въ отцѣпку подъ нагрузку, которые не прибыли еще по назначенію къ 12 час. ночи и, слѣдовательно, не вошли въ свѣдѣнія Лит. А, а, между тѣмъ, въ теченіе наступившихъ сутокъ

должны въ дѣйствительности поступить подъ нагрузку и даже при благопріятныхъ условіяхъ могутъ быть къ концу сутокъ готовы къ отправленію.

Изъ совокупности всѣхъ данныхъ, перечисленныхъ выше въ пунктахъ отъ *а* до *з* включительно, нач. отдѣленій получаютъ достаточно точныя свѣдѣнія о всемъ количествѣ вагоновъ, подлежащихъ перевозкѣ за текущій день и, при невозможности этого, на слѣдующія сутки. Остальная работа по опредѣленію потребнаго количества дополнительныхъ поѣздовъ для слѣдующихъ сутокъ сводится къ простымъ ариѳметическимъ выкладкамъ. Опредѣляется, какое количество вагоновъ можетъ быть отправлено съ находящимися въ движеніи постоянными поѣздами и затѣмъ съ назначенными уже вчера на текущія сутки дополнительными поѣздами. Если по такому расчету выяснится, что къ концу сутокъ останется къ отправленію значительное количество вагоновъ, превышающее провозную способность постоянныхъ поѣздовъ слѣдующаго дня, то требуется назначеніе дополнительныхъ поѣздовъ на слѣдующія сутки въ количествѣ получаемомъ дѣленіемъ остатка, подлежащаго отправленію, на норму состава поѣзда для даннаго участка.

При этомъ расчетѣ надо всегда принимать, что только часть постоянныхъ поѣздовъ слѣдующихъ сутокъ можетъ быть использываема для отправленія остатка отъ предыдущихъ сутокъ, вообще же большая часть провозоспособности постоянныхъ поѣздовъ должна быть предназначаема для отправленія постоянной, нормальной работы текущихъ сутокъ.

При опредѣленіи числа дополнительныхъ поѣздовъ, конечно, слѣдуетъ принимать въ соображеніе, что нѣкоторый процентъ вагоновъ, подлежащихъ отправленію съ промежуточныхъ станцій, можетъ быть отправленъ въ дѣйствительности прицѣпкой къ назначеннымъ уже въ движеніе поѣздамъ послѣ отцѣпокъ отъ нихъ вагоновъ на тѣхъ же или предыдущихъ станціяхъ; такая прицѣпка вагоновъ въ цѣляхъ достиженія слѣдованія поѣзда въ возможно полномъ составѣ по всему участку, является крайне желательною, однако, при работѣ по этой системѣ оказывается на практикѣ, что процентъ прицѣпляемыхъ такимъ образомъ вагоновъ не очень великъ и для значительной части вагоновъ промежуточныхъ станцій правильнѣе назначать дополнительные поѣзда для сбора груженыхъ.

При опредѣленіи, какое количество вагоновъ изъ числа нагружаемыхъ станціями будетъ подлежать отправленію къ концу текущихъ сутокъ не слѣдуетъ ожидать увѣдомленій отъ грузящихъ станцій о готовности этихъ вагоновъ, ибо ожиданіе такихъ увѣдомленій всегда вызываетъ простой уже готовыхъ вагоновъ въ ожиданіи отправленія. При постоянномъ, правильномъ учетѣ работы станцій нач. отдѣленія можетъ и долженъ знать довольно

точно, когда прибудутъ на такія станціи вагоны подъ нагрузкой, и, слѣдовательно, всегда можетъ опредѣлить, когда эти вагоны должны быть нагружены и готовы къ отправленію сообразно мѣстнымъ условіямъ. Посему при правильной работѣ станцій, каковая и должна быть достигнута распоряженіями, указаніями и контролемъ нач. отдѣленій, является возможнымъ, высылая вагоны подъ нагрузку, дѣлать одновременно и распоряженіе объ отправленіи ихъ уже гружеными съ той же станціи.

Если бы, однако, въ виду непостояннаго характера работы отдѣльныхъ станцій, нач. отдѣленій затруднились бы опредѣлить достаточно заблаговременно количество подлежащихъ оттуда къ отправленію вагоновъ, они могутъ предложить этимъ станціямъ требовать ежедневно депешами оставленія мѣста для прицѣпокъ. Нач. такихъ станцій могутъ всегда довольно точно выяснить заранѣе число погружаемыхъ вагоновъ и время ихъ готовности и подавать депешу съ такимъ расчетомъ, чтобы не вызвать ихъ простой.

Въ періоды оживленной грузовой работы станцій всегда можетъ явиться такое положеніе, что нѣсколько или даже одна изъ промежуточныхъ станцій могутъ дать грузъ на полный поѣздъ. Такъ, напримѣръ, при сильномъ отправленіи лѣсныхъ матеріаловъ, вѣроятно могутъ обезпечивать своимъ грузомъ составъ поѣзда станціи Барышъ и Базарная, станціи Инза съ причисленными къ ней тупиками и станція Ночка, станція Глотовка съ причисленными къ ней тупиками и т. п.

Въ такихъ случаяхъ не слѣдуетъ разсчитывать, что, напримѣръ, станціи Барышъ, Ночка, Глотовка могутъ отправить свои груженые прицѣпкой къ проходящимъ поѣздамъ, ибо подобный расчетъ въ большинствѣ случаевъ не оправдывается и вызываетъ простой груженыхъ вагоновъ по нѣсколько сутокъ. Въ подобныхъ случаяхъ слѣдуетъ назначать дополнительный поѣздъ отъ промежуточной станціи, обезпечивающей своимъ грузомъ полный составъ поѣзда или часть состава, при чемъ остальная часть можетъ быть пополнена слѣдующими попутными станціями. Сообразно такому расчету, слѣдуетъ высылать паровозовъ резервомъ и кондукторскую бригаду на ту промежуточную станцію, съ которой начнетъ движеніе дополнительный поѣздъ. Такъ, напримѣръ, если въ періодъ оживленной перевозки хлѣбныхъ грузовъ станціи Атяшево, Чамзинка и Саранскъ обезпечиваютъ полный составъ поѣзда, то слѣдуетъ назначить дополнительный поѣздъ для сбора груженыхъ отъ Атяшево до Рузаевки, для принятія которого надо выслать въ Атяшево паровозъ и кондукторскую бригаду.

Расчетъ потребнаго количества дополнительныхъ поѣздовъ не составляетъ единственнаго необходимаго условія для назначенія ихъ въ такомъ количествѣ, но зависитъ еще и отъ наличія паровозовъ, предназначенныхъ для этихъ поѣздовъ.

Согласно пункту 4 приказа № 51, нач. отдѣленія всегда будетъ знать, какимъ количествомъ паровозовъ онъ располагаетъ въ данное время для исполненія дополнительныхъ поѣздовъ, и распоряженіе этими паровозами должно быть наиболѣе производительно. Для возможности правильнаго назначенія дополнительныхъ поѣздовъ нач. отдѣленія всегда долженъ знать, сколько и въ какомъ пунктѣ у него имѣется паровозовъ для дополнительныхъ поѣздовъ, и когда, куда и сколько такихъ паровозовъ имѣетъ прибыть. Вести такой учетъ паровозовъ не представляетъ никакого затрудненія, если распоряженія объ оборотѣ паровозовъ производить одновременно съ назначеніемъ дополнительныхъ поѣздовъ. Такъ, напримѣръ, нач. Ш отдѣленія 1 числа, назначая на 2 число отъ Алатыря до Свіяжска два дополнительныхъ четныхъ поѣзда, которые прибудутъ въ Свіяжскъ 3 числа, долженъ помнить, или занести себѣ въ графикъ оборота паровозовъ, что 3 числа въ Свіяжскѣ черезъ 8—10 часовъ послѣ прибытія назначенныхъ имъ поѣздовъ, будутъ два свободные паровоза для дополнительныхъ нечетныхъ поѣздовъ. Такъ какъ назначеніе поѣздовъ на 3 число будетъ исполняемо 2-го, то во время работы по назначенію поѣздовъ нач. отдѣленія всегда будетъ имѣть достаточно опредѣленныя свѣдѣнія о томъ, гдѣ и сколько находится паровозовъ, предназначенныхъ для дополнительныхъ поѣздовъ. Свѣдѣнія эти будутъ у нач. отдѣленій настолько заблаговременно, что явится всегда возможнымъ распорядиться своевременно возвратомъ лишнихъ паровозовъ, или высылкой недостающихъ, чѣмъ избѣгнется часто возникающее теперь положеніе, при которомъ нач. отдѣленія назначаетъ поѣздъ, не зная опредѣленно, обезпеченъ ли паровозомъ назначаемый поѣздъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, должно устраниться и одностороннее скопленіе паровозовъ и сократиться пробѣгъ ихъ резервомъ, происходящій теперь часто даже въ обѣ стороны, что является результатомъ недостаточной распорядительности.

При назначеніи оборота паровозамъ отъ дополнительныхъ поѣздовъ слѣдуетъ всегда принимать въ соображеніе, что свободный паровозъ предпочтительнѣе задержать въ пунктѣ оборота на нѣсколько часовъ для принятія имъ поѣзда соотвѣтствующаго направленія, нежели возвращать его резервомъ и затѣмъ вновь высылать резервомъ другой встрѣчный паровозъ для принятія поѣзда. Но, конечно, подобное задерживаніе паровозовъ въ ожиданій принятія ими поѣздовъ не должно быть настолько чрезмѣрно, чтобы могло вызвать недостатокъ паровозовъ въ другомъ пунктѣ того же тягового участка. Установить точно полезное время задержанія паровозовъ, подлежащихъ возврату, не представляется возможнымъ и практическіе предѣлы такого задержанія могутъ быть вырабатываемы въ каждомъ частномъ случаѣ лишь нач. отдѣленій въ зависимости отъ большей или меньшей освѣдомленности ихъ относительно предстоящаго движенія.

Особеннаго вниманія требуетъ установленіе возврата паровозовъ изъ пунктовъ оборота на тѣ станціи, на которыхъ производится подмѣнъ паровозныхъ бригадъ. Таковой подмѣнъ назначенъ на станціяхъ Горки, Чучково, Арапово, Инза, Барышъ и Кудьма.

При назначеніи въ данныхъ случаяхъ въ движеніе какъ постоянныхъ, такъ и дополнительныхъ поѣздовъ, слѣдуетъ обязательно разсчитывать такъ, чтобы время нахожденія поѣзда отъ станціи подмѣна паровозной бригады до пункта оборота и обратно было бы никакъ не менѣе продолжительно, чѣмъ полагается для нормальнаго отдыха паровозной бригады, оставшейся на станціи подмѣна. Въ счетъ этого времени должно входить и то, которое потребно въ пунктѣ оборота на поворотъ паровоза на кругу и на другія техническія надобности, какъ, напримѣръ, на смазку, чистку топки и т. п.

Съ другой стороны слѣдуетъ избѣгать чрезмѣрно долгаго безполезнаго задержанія коренныхъ паровозныхъ бригадъ на станціяхъ подмѣна ихъ несвоевременнымъ возвращеніемъ паровозовъ изъ пунктовъ оборота.

Такъ, напримѣръ, паровозъ, ведущій какой-либо четный поѣздъ отъ ст. Горки до Рыбнаго, долженъ изъ Рыбнаго принять нечетный поѣздъ, назначенный съ такимъ расчетомъ, чтобы этотъ паровозъ находился всего въ пути отъ момента отправленія изъ Горокъ и до момента возвращенія туда обратно отъ 8 и до 10 часовъ, что достаточно для отдыха оставшейся въ Горкахъ паровозной бригады. Въ крайнемъ случаѣ этотъ періодъ времени можетъ быть увеличенъ до 12 час., но доводить его, напримѣръ, до 14 или болѣе часовъ является уже вреднымъ.

Для возможности лучшаго обезпеченія назначенія дополнительныхъ поѣздовъ и на случай опозданія ихъ всегда полезно имѣть въ пунктахъ оборота, хотя бы одинъ запасный паровозъ, для достиженія чего рекомендуется не назначать оборотъ имъ самый сжатый, т. е. съ соблюденіемъ минимальнаго, обусловленнаго отдыхомъ паровозной бригады, простоя, а нѣсколько болѣе свободный. Такая мѣра является весьма полезной для предупрежденія отказа въ паровозѣ въ случаѣ возникновенія какихъ-либо затрудненій или неправильностей въ движеніи товарныхъ поѣздовъ.

Въ случаяхъ опозданія дополнительныхъ поѣздовъ прибытіемъ на станціи оборота паровозовъ свыше двухъ часовъ нач. этихъ станцій должны немедленно сообщать о томъ мѣстному нач. отдѣленія, который на основаніи такихъ увѣдомленій измѣняетъ, при настоятельной въ томъ надобности, назначенный имъ оборотъ паровозовъ, прибѣгая въ крайнемъ случаѣ къ высылкѣ заблаговременно излишняго запасного паровоза, если нарушеніе правильности назначеннаго оборота можетъ вызвать недостатокъ

паровозовъ для обслуживанія всѣхъ назначенныхъ въ движеніе поѣздовъ.

Такъ какъ правильность оборота паровозовъ въ значительной степени вліяетъ на успѣшность и производительность движенія поѣздовъ, то со стороны всѣхъ нач. остановочныхъ пунктовъ и дежурныхъ по станціи должна быть прилагаема постаянная особенно внимательная заботливость къ достиженію слѣдованія товарныхъ поѣздовъ безъ опозданій. Для сего надлежитъ всѣми мѣрами устранять всякія излишнія задержки этихъ поѣздовъ на станціяхъ, ограничивая простой ихъ лишь самой крайней необходимостью и по возможности сокращая стоянки, ибо всякое полезное сокращеніе простоя товарныхъ поѣздовъ способствуетъ правильности ихъ движенія, давая запасъ времени на всякія непредвидѣнныя и часто неизбѣжныя замедленія въ ихъ движеніи.

Въ случаяхъ необходимости отмѣны назначенныхъ въ движеніе дополнительныхъ поѣздовъ, таковая отмѣна можетъ быть дѣлаема, по уполномочію нач. отдѣленій, нач. станцій назначеннаго отправленія такихъ поѣздовъ. Объ возвратѣ или использованіи остающихся лишними вслѣдствіе такой отмѣны паровозовъ долженъ своевременно озаботиться нач. отдѣленія. Всякая отмѣна назначеннаго въ движеніе дополнительнаго поѣзда должна по возможности дѣлаться достаточно заблаговременно, чтобы избѣгать непроизводительнаго подготовленія паровоза для принятія поѣзда и напраснаго вызова паровозной бригады. При всякой отмѣнѣ поѣзда слѣдуетъ принимать въ соображеніе, не представляется ли настоятельно необходимымъ выслать вмѣсто отмѣняемаго поѣзда паровозъ резервомъ.

При надобности въ засылкѣ паровоза для принятія поѣзда или для возврата излишняго паровоза въ основное депо нач. отдѣленія можетъ назначать слѣдованіе такого паровоза вторымъ при какомъ-либо изъ имѣющихся уже въ ходу поѣздовъ. Назначеніе слѣдованія паровозовъ двойной тягой является возможнымъ въ зависимости отъ того, какіе именно, т. е. какой серіи паровозы обслуживаютъ данный тяговой участокъ.

Для лучшаго согласованія слѣдованія товарныхъ поѣздовъ, проходящихъ по нѣсколькимъ отдѣленіямъ, рекомендуется нач. отдѣленій по возможности спеціализировать свои поѣзда. Такъ, напримѣръ, нач. I отдѣленія можетъ назначить потребное число постоянныхъ поѣздовъ, съ которыми должны слѣдовать вагоны преимущественно въ Рузаевку и за Рузаевку; нач. IV отдѣленія также можетъ предназначить извѣстные №№ поѣздовъ для вагоновъ, слѣдующихъ съ С.-Златоустовской дороги въ Рязань и въ Москву. Естественно, что о подобной спеціализаціи назначенныхъ въ движеніе поѣздовъ должны быть своевременно поставлены въ извѣстность тѣ нач. отдѣленій, коимъ то необходимо знать для

соотвѣтствующихъ распоряженій, состоящихъ въ назначеніи этимъ поѣздамъ продолженія слѣдованія по своимъ отдѣленіямъ.

Вообще же для возможности скорѣйшаго отправленія проходящихъ по каждому отдѣленію вагоновъ, каждый нач. отдѣленія долженъ заблаговременно имѣть свѣдѣнія о количествѣ вагоновъ, имѣющихъ прибыть на конечныя станціи его отдѣленія съ другихъ сосѣднихъ отдѣленій.

Для согласованности распоряженій въ этомъ отношеніи необходимо, чтобы при назначеніи постоянныхъ поѣздовъ каждый нач. отдѣленія адресовалъ свои назначенія въ копіи нач. соотвѣтствующаго смежнаго отдѣленія. При назначеніи дополнительныхъ поѣздовъ нач. смежнаго отдѣленія адресуются только копіи назначенія такихъ изъ этихъ поѣздовъ, съ которыми могутъ слѣдовать въ значительномъ количествѣ вагоны для его отдѣленія. Такъ, напримѣръ, при назначеніи дополнительнаго поѣзда для отправки вагоновъ, груженыхъ лѣсомъ, изъ Глотовки или Барыша, нач. 4 отдѣленія копію назначенія адресуетъ нач. III отдѣленія, имѣя въ виду, что почти всѣ эти вагоны должны слѣдовать на передачу въ Пензу. Также нач. II отдѣленія, при назначеніи до Арапово дополнительнаго поѣзда съ порожними, слѣдующими для обмѣна въ Батраки, адресуютъ копію такого назначенія нач. III и IV отдѣленій.

Такія сообщенія о назначаемыхъ въ движеніе товарныхъ поѣздахъ какъ постоянныхъ, такъ и дополнительныхъ, въ значительной степени должны упростить нач. отдѣленій работу по назначенію поѣздовъ каждому на своемъ отдѣленіи.

Для достиженія еще большей возможности устранить простой вагоновъ, прибывающихъ съ сосѣднихъ отдѣленій, въ ожиданіи назначенія для ихъ отправленія соотвѣтствующихъ поѣздовъ, устанавливается слѣдующій порядокъ сообщенія станціями нач. отдѣленій необходимыхъ свѣдѣній объ отправленіи къ нимъ вагоновъ, подлежащихъ дальнѣйшему слѣдованію.

1. Ст. Москва (Сокольники) при отправленіи отъ себя сквозныхъ поѣздовъ съ грузами за Рузаевку сообщаетъ о томъ, согласно пункту 1 циркуляра № 221137, депешей, адресуя ее въ копіи нач. II отдѣленія.

2. Ст. Рыбное, согласно пункту 2 той же инструкціи, увѣдомляетъ нач. II отдѣленія о количествѣ вагоновъ, которые должны слѣдовать транзитомъ по II отдѣленію, а также и о количествѣ порожнихъ, отправляемыхъ на II отдѣленіе со сборными или спеціальными поѣздами съ порожними.

3. Ст. Рязань, согласно пункту 1 циркуляра № 100/4, депешами сообщаетъ нач. II, III и IV отдѣленій о количествѣ и назначеніи вагоновъ, проходящихъ въ каждомъ четномъ сквозномъ поѣздѣ. Что касается до вагоновъ, прибывающихъ въ Рязань съ

нечетными поѣздами со II отдѣленія и подлежащихъ отправленію на Московско-Рязанское отдѣленіе, то о наличіи таковыхъ Рязань депешей увѣдомляетъ нач. I отдѣленія только въ тѣхъ случаяхъ, когда изъ получаемыхъ со II отдѣленія свѣдѣній будетъ усматриваться, что назначенныхъ въ движеніе постоянныхъ и дополнительныхъ поѣздовъ окажется недостаточно для отправленія безъ задержки всѣхъ прибывающихъ вагоновъ нечетнаго направленія.

Такой порядокъ увѣдомленія нач. I отдѣленія о наличіи вагоновъ составляетъ обязанность ст. Рязань въ тѣ періоды, когда закрыто дѣйствіе ст. Рязань-Сортировочная. Когда же эта послѣдняя станція открыта, то Рязань отправляетъ къ ней для переработки все пребывающее съ передачи и съ нечетными поѣздами, и посему въ это время уже ст. Рязань-Сортировочная должна дѣлать вышеуказанныя сообщенія нач. I отдѣленія.

4. *Ст. Сасово,* при отправленіи отъ себя самостоятельнаго дополнительнаго нечетнаго поѣзда въ Рязань, увѣдомляетъ депешей нач. II и I отдѣленій о количествѣ вагоновъ, слѣдующихъ съ этимъ поѣздомъ, а также о количествѣ вагоновъ, подлежащихъ прицѣпкѣ къ нему со станцій отъ Нижне-Мальцево до Вышгорода. Самостоятельные дополнительные поѣзда отъ Сасово могутъ быть назначаемы, какъ продолженіе поѣздовъ, собирающихъ груженые на участкѣ Рузаевка-Сасово или для отправки груженыхъ вагоновъ Земетчинской вѣтви, прибывающихъ отъ Кустаревки, а также и для сбора груженыхъ на участкѣ Сасово-Рязань; вагоны эти имѣютъ назначеніе преимущественно на Московско-Рязанское отдѣленіе, почему и требуется, чтобы нач. I отдѣленія былъ поставляемъ въ извѣстност о слѣдованіи ихъ.

При отправленіи всѣхъ четныхъ поѣздовъ, кромѣ сборныхъ и раздаточныхъ, ст. Сасово сообщаетъ депешей о составѣ ихъ съ указаніемъ назначенія вагоновъ груженыхъ и порожнихъ нач. II, III и IV отдѣленій и нач. ст. Рузаевка.

5. *Ст. Рузаевка,* согласно инструкціи, приложенной при циркулярѣ № 100/4, перерабатываетъ всѣ проходящіе ее поѣзда и потому даетъ слѣдующія увѣдомленія.

а) Нач. IV отдѣленія о количествѣ вагоновъ, которое останется по отправленіи въ полномъ составѣ всѣхъ назначенныхъ въ движеніе на данныя сутки по IV отдѣленію постоянныхъ и дополнительныхъ поѣздовъ. Для опредѣленія этого количества Рузаевка пользуется свѣдѣніями, получаемыми о слѣдованіи къ ней поѣздовъ изъ Сасово, Пензы, Алатыря и Тимирязева, разсчитывая, какое число вагоновъ этого назначенія прибудетъ къ ней и какое можетъ быть отправлено назначенными уже поѣздами. Кромѣ этихъ свѣдѣній, Рузаевка принимаетъ въ соображеніе и необходимость скорѣйшаго исполненія получаемыхъ нарядовъ на отправленіе порожнихъ вагоновъ для IV отдѣленія.

б) Такое же увѣдомленіе Рузаевка дѣлаетъ нач. III отдѣленія относительно количества вагоновъ, могущихъ остаться въ данный день неотправленными на Сасово, на Пензу, на Нижній и на Алатырь, пользуясь для расчета этого числа вагоновъ свѣдѣніями о составахъ прибывающихъ къ ней поѣздовъ съ соотвѣтственныхъ участковъ. Увѣдомленія объ остаткѣ вагоновъ на Сасово даются и нач. I отдѣленія, чтобы онъ былъ своевременно освѣдомленъ о возможной потребности въ назначеніи нужнаго количества дополнительныхъ поѣздовъ.

в) О составахъ проходящихъ сквозныхъ нечетныхъ поѣздовъ, слѣдующихъ на Московско-Рязанское отдѣленіе, Рузаевка сообщаетъ также депешей и нач. I отдѣленія и ст. Рязань.

г) О количествѣ вагоновъ, подлежащихъ отправленію на Нижній и на Алатырь, Рузаевка сообщаетъ ст. Тимирязево и нач. V отдѣленія.

6. Ст. Пенза увѣдомляетъ нач. III отдѣленія и Рузаевку о количествѣ и назначеніи груженыхъ вагоновъ, отправляемыхъ со своими нечетными поѣздами. Количество же порожнихъ, отправляемыхъ изъ Пензы, сообщается въ этихъ депешахъ съ раздѣленіемъ на крытые и платформы.

7. Ст. Лукояновъ сообщаетъ депешами ст. Тимирязево и Рузаевка и нач. III отдѣленія о количествѣ и назначеніи вагоновъ въ проходящихъ нечетныхъ поѣздахъ и объ предстоящихъ въ этихъ поѣздахъ прицѣпкахъ станціями Николай-Даръ, Ужовка и Оброчное.

8. Ст. Тимирязево сообщаетъ депешами нач. III и V отдѣленій о предстоящемъ въ данныя сутки остаткѣ неотправленныхъ вагоновъ на Рузаевку и на Алатырь. Остатокъ опредѣляется по соображенію, какое количество возможно отправить съ назначенными уже въ движеніе поѣздами. При указаніи остатка на Рузаевку обязательно указывать, сколько въ томъ числѣ имѣется вагоновъ для слѣдованія на Пензу.

9. Ст. Алатырь и *ст. Базарная* при отправленіи какъ проходящихъ, такъ и самостоятельныхъ постоянныхъ и дополнительныхъ нечетныхъ поѣздовъ, кромѣ раздаточныхъ, депешами увѣдомляютъ ст. Рузаевка и нач. III отдѣленія о количествѣ и назначеніи отправленныхъ съ этими поѣздами вагоновъ, обязательно указывая, сколько именно въ томъ числѣ прошло вагоновъ на Пензу. При отправленіи поѣздовъ для сбора груженыхъ указывается, кромѣ того, сколько будетъ прицѣплено вагоновъ промежуточными станціями.

10. Ст. Батраки, при отправленіи всѣхъ поѣздовъ, сообщаетъ свѣдѣнія о составѣ ихъ и о назначеніи слѣдующихъ въ нихъ вагоновъ депешами ст. Рузаевка и нач. IV и III отдѣленій, а

при отправленіи сквозныхъ поѣздовъ, слѣдующихъ за Рузаевку, увѣдомленія дѣлаются, согласно пункту 5, циркуляра № 100/4.

11. Ст. Инза, Ночка, Ардатовъ, Саранскъ и другія промежуточныя ст. въ случаяхъ отправленія отъ себя самостоятельныхъ дополнительныхъ поѣздовъ сообщаютъ о количествѣ и назначеніи слѣдующихъ въ нихъ вагоновъ Рузаевкѣ и нач. III отдѣленія.

12. Всѣ депеши, подаваемыя въ исполненіе вышеуказанныхъ пунктовъ отъ 1 до 11, адресуются впредь до особаго распоряженія и нач. дв.

На основаніи вышеизложеннаго, руководствуясь свѣдѣніями Лит. А, данными о предстоящемъ обмѣнѣ на передаточныхъ пунктахъ и увѣдомленіями надлежащихъ станцій о количествѣ и назначеніи отправляемыхъ вагоновъ, нач. отдѣленій получаютъ возможность согласовать свои распоряженія по назначенію дополнительныхъ поѣздовъ и распоряженія эти могутъ дѣлаться почти всегда достаточно заблаговременно, чѣмъ долженъ значительно уменьшиться безполезный простой вагоновъ.

Для уменьшенія простоя порожнихъ вагоновъ, случаи котораго очень часты особенно на промежуточныхъ станціяхъ въ ожиданіи могущей явиться потребности въ вагонахъ подъ нагрузку, предлагаю также отнюдь не допускать такого простоя. Нач. отдѣленій должны въ зависимости отъ условій движенія указывать своевременно станціямъ нормальное теченіе порожнихъ вагоновъ, сообразно чему всѣ станціи обязаны безъ замедленія отправлять по указанному направленію освобождающіеся у нихъ изъ-подъ выгрузки порожніе вагоны. Задержка такихъ порожнихъ вагоновъ допускается не болѣе, какъ на сутки и то исключительно въ тѣхъ случаяхъ, когда станціи опредѣленно извѣстно, что задержанные вагоны уже потребны подъ нагрузку.

Если нач. отдѣленія по свѣдѣніямъ Лит. А усматриваетъ, что порожніе вагоны на станціяхъ простаиваютъ по невозможности отправленія ихъ за проходомъ назначенныхъ поѣздовъ въ полномъ составѣ, то такое положеніе является указаніемъ необходимости назначить дополнительный поѣздъ соотвѣтственнаго направленія для сбора и доставленія по назначенію порожнихъ вагоновъ.

Для устраненія или, по крайней мѣрѣ, для уменьшенія имѣющагося въ настоящее время значительнаго простоя вагоновъ, отцѣпляемыхъ на промежуточныхъ станціяхъ по болѣзни, вмѣняется въ обязанность нач. станцій, впредь до упорядоченія этого дѣла, во всѣхъ случаяхъ такого простоя вагоновъ свыше 2 сутокъ, сообщать о томъ мѣстному нач. депо, нач. отдѣленія, нач. тяги и нач. дв. депешами такого содержанія: „Вагонъ (платформа, цистерна) № 00000 отцѣпленный по болѣзни (числа) (мѣсяцъ), ожидаетъ исправленія 00 сутокъ“. При наличіи нѣсколькихъ такихъ вагоновъ указывается общее число ихъ. Депеши

эти подаются до исправленія вагоновъ ежедневно, какъ только простой достигнетъ до 2 сутокъ.

При назначеніи дополнительныхъ поѣздовъ необходимо оповѣщать линейныхъ агентовъ о предстоящемъ слѣдованіи ихъ установленными сигналами, согласно указаніямъ, имѣющимся въ §§ 30—31 и 32 „Правилъ о сигналахъ". Обязанность слѣдить за своевременной постановкой такихъ сигналовъ на поѣздахъ, проходящихъ предъ оповѣщаемыми, возлагается на нач. станцій и дежурныхъ по станціямъ.

Ревизоровъ дв. и нач. отдѣленій прошу при своихъ проѣздахъ наблюдать за исполненіемъ станціями правилъ оповѣщенія заявкой линіи о слѣдованіи дополнительныхъ поѣздовъ.

Вышеизложенныя указанія, конечно, не исчерпываютъ собою совершенно всѣхъ частностей вводимаго порядка назначенія и отмѣны товарныхъ поѣздовъ, а даютъ лишь общія правила, коими слѣдуетъ руководиться для достиженія лучшей утилизаціи подвижного состава и паровозовъ. Посему прошу нач. отдѣленій особенно внимательно уяснить себѣ общее направленіе предстоящаго измѣненія ихъ работы въ этомъ отношеніи и не избѣгать собственной иниціативы въ изысканіи мѣръ и способовъ къ наибольшей успѣшности ихъ дѣятельности въ этомъ направленіи.

При семъ считаю необходимымъ указать нач. отдѣленій, что хорошихъ результатовъ работы по предлагаемой системѣ вполнѣ возможно достигнуть, но лишь при непремѣнномъ условіи быть всегда совершенно освѣдомленными детально о всей работѣ отдѣленія по отношенію оборота и утилизаціи вагоновъ. Такая освѣдомленность легко достигается внимательнымъ постояннымъ наблюденіемъ за всѣми измѣненіями условій движенія и составляетъ желательное стремленіе агентовъ сл. дв., относящихся къ дѣлу не съ формальной только стороны достаточно правильнаго исполненія своихъ обязанностей, а съ живымъ интересомъ и съ полнымъ желаніемъ приложить всѣ свои силы, опытъ и старанія къ принесенію возможно большей пользы такому живому и важному дѣлу, каковымъ является дѣло вагоннаго хозяйства дороги.

Несомнѣнно, что при примѣненіи на практикѣ предлагаемыхъ указаній явится необходимость какихъ-либо измѣненій и дополненій, можетъ быть и весьма существенныхъ по своему значенію, находящихся въ зависимости отъ различныхъ мѣстныхъ условій, которыя трудно заранѣе предвидѣть. Обо всѣхъ подобныхъ измѣненіяхъ или дополненіяхъ, имѣющихъ цѣлью улучшеніе дѣла, прошу мнѣ безъ замедленія доносить для обсужденія цѣлесообразности ихъ и соотвѣтственныхъ въ случаѣ надобности распоряженій.

И. д. нач. сл. дв. *(подпись)*.

И. д. завѣдывающаго техн. част. сл. дв. *(подпись)*.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА.

къ проекту электрификаціи участка Москва—Раменское.

Общія соображенія. Дачное движеніе на участкѣ Москва—Раменское, со времени введенія на немъ быстроходныхъ пригородныхъ поѣздовъ, возрастаетъ ежегодно, при чемъ особенно быстрый приростъ падаетъ на число платныхъ пассажировъ. Нижеслѣдующая таблица показываетъ ростъ этого движенія съ 1906 года.

А. Пассажиры всѣхъ категорій.

Годы.	Число.	Приростъ		Приростъ въ %	
		съ пред. г.	съ 1906 г.	съ пред. г.	съ 1906 г.
1908	3.258.000	—	—	—	—
1909	3 486.000	228.000	228.000	7	7
1910	3.860.700	374.700	602.700	10,75	18,5
1911	4.145.000	284.300	887.000	7,37	27,23

Б. Платныя пассажиры.

Годы.	Число.	Приростъ		Приростъ въ %	
		съ пред. г.	съ 1906 г.	съ пред. г.	съ 1906 г.
1906	1.797.009	—	—	—	—
1907	1.951.114	154.105	154.105	8,6	8,6
1908	2.134.020	182.906	337.011	9,37	18,75
1909	2.349.317	215.297	552.308	10,1	30,74
1910	2.710.000	360.683	912.991	15,35	50,80
1911	3.004.241	294.241	1.207.232	10,86	67,18

Распредѣленіе этого движенія не одинаково не только по временамъ года, но и по часамъ дня; въ мѣсяцы наиболѣе интенсивнаго движенія (май, іюнь, іюль) число пассажировъ въ 1,54 раза больше средняго мѣсячнаго, а въ зимніе мѣсяцы (съ ноября по февраль) въ 1,67 разъ меньше; распредѣленіе по временамъ дня даетъ, для отправленія изъ Москвы, наибольшее число пассажировъ въ періодъ между 3 и 8 часами дня (43% всего количества отбывающихъ пассажировъ), а для прибытія—между 8 и 12 часами утра (44% всего количества прибывающихъ).

Наконецъ, распредѣленіе пассажировъ по тѣмъ или другимъ дачнымъ раіонамъ также крайне неравномѣрно, въ то время, какъ на раіонъ Вешняки—Подосинки (длиной 5 верстъ) приходится 30% общаго количества пассажировъ, а на раіонъ Томилино—Быково (длиной 9 верстъ) 51%, на остальныя 28 верстъ приходится всего 19% пассажировъ.

Принявъ все это во вниманіе, можно ясно усмотрѣть тѣ требованія, которыя должны быть предъявлены къ правильно поставленному дачному движенію при его постепенномъ возрастаніи:

1) увеличеніе числа поѣздовъ, въ зависимости отъ прироста пассажировъ;

2) различное распредѣленіе количества пассажирскихъ вагоновъ по временамъ дня и года, въ зависимости отъ количества пассажировъ;

3) болѣе или менѣе частое обслуживаніе разныхъ дачныхъ раіоновъ въ зависимости отъ густоты ихъ населенія;

4) скорое сообщеніе между Москвой и всѣми дачными пунктами.

Всѣ эти требованія могутъ быть удовлетворены при паровой тягѣ лишь въ ограниченныхъ размѣрахъ. Правда, увеличеніе пропускной способности, настоятельно необходимое для увеличенія числа поѣздовъ, предполагается достигнуть устройствомъ двухъ новыхъ путей отъ Москвы до Люберецъ, устройствомъ новыхъ блокпостовъ на участкѣ Люберцы—Раменское и переустройствомъ станцій Люберцы, Быково и Раменское. Предѣлъ подобному увеличенію пропускной способности полагаетъ ограниченная скорость паровыхъ дачныхъ поѣздовъ, на которую вліяютъ частыя остановки. Увеличеніе числа поѣздовъ связано, далѣе, съ увеличеніемъ числа паровозовъ и вагоновъ и съ необходимостью постройки депо въ Раменскомъ. Распредѣленіе разнаго числа вагоновъ по поѣздамъ, въ зависимости отъ загруженности ихъ, врядъ ли выгодно, такъ какъ % на содержаніе паровоза и пробѣгъ его при маломъ числѣ вагоновъ будетъ слишкомъ великъ по отношенію къ числу пройденныхъ поѣздо-верстъ;

такимъ образомъ, различное распредѣленіе пассажировъ по временамъ дня и года приходится регулировать уменьшеніемъ числа поѣздовъ въ нѣкоторые періоды дня и года, что, конечно, для пассажировъ крайне неудобно. Равномѣрное обслуживаніе различныхъ дачныхъ пунктовъ, въ зависимости отъ населенности, встрѣчаетъ препятствіе въ томъ, что для этого пришлось бы сдѣлать три конечныхъ пункта движенія дачныхъ поѣздовъ: Люберцы, Быково и Раменское, каждое съ небольшимъ депо и поворотнымъ кругомъ. Правда, сейчасъ въ Люберцахъ, конечномъ пунктѣ части дачныхъ поѣздовъ, нѣтъ ни депо, ни поворотнаго круга, но это неизбѣжно связано съ обязательной уборкой паровозовъ на ночь въ Москву и съ движеніемъ паровозовъ заднимъ ходомъ у поѣздовъ, идущихъ изъ Люберецъ въ Москву. Послѣднее, въ свою очередь, вызываетъ малую скорость поѣздовъ. Наконецъ, удобство обслуживанія отдѣльныхъ дачныхъ мѣстъ требуетъ возможно быстроходнаго сообщенія ихъ съ Москвой и, слѣдовательно, возможно меньшаго числа остановокъ. Одинъ шагъ на пути къ этому уже сдѣланъ введеніемъ поѣздовъ-скороходовъ, идущихъ отъ Москвы до Томилина безъ остановокъ; каждому такому поѣзду долженъ, очевидно, соотвѣтствовать мѣстный поѣздъ, обслуживающій участокъ Москва—Люберцы.

Если бы всѣ дачные поѣзда распредѣлить такимъ образомъ на сопряженные попарно скороходы и мѣстные (Люберецкіе), то потребовалось бы, во-первыхъ, значительное количество новыхъ паровозовъ, а, во-вторыхъ, уменьшеніе составовъ, крайне невыгодное, какъ уже было упомянуто; сверхъ того, потребовалось бы и дополнительное развитіе ст. Люберцы.

Такимъ образомъ, хотя при паровой тягѣ дачное движеніе и можетъ быть сдѣлано болѣе частымъ, но другого улучшенія оно достигнуть не можетъ. Единственное средство, которое дѣйствительно можетъ удовлетворить всѣмъ требованіямъ, предъявляемымъ къ бойкому и хорошо организованному дачному движенію, заключается въ введеніи электрической тяги.

Въ Западной Европѣ и Америкѣ давно пришли къ этому заключенію. Не только около большихъ городовъ выстроенъ цѣлый рядъ электрическихъ трамваевъ, обслуживающихъ пригородныя мѣстности, но и многія магистральныя линіи перешли къ электрической тягѣ для своего пригороднаго движенія, а еще большая часть намѣчаетъ электрификацію. Какъ примѣры такихъ пригородныхъ линій магистральнаго типа или близкаго къ нимъ по характеру пассажирскаго движенія, слѣдуетъ упомянуть: Парижъ — Жювизи (Орлеанской дороги), Парижъ—Версаль, Лондонъ—Хрустальный дворецъ (Лондонъ—Брайтонской дороги), Вѣна — Баденъ, Кельнъ—Боннъ, Бланкенезе—Гамбургъ—Ольсдорфъ, Миланъ — Галларате—Варезе и цѣлый

рядъ дорогъ въ Америкѣ; на при-Лондонскихъ дорогахъ намѣченъ грандіозный планъ электрификаціи, такой же планъ намѣченъ для Мельбурна и, наконецъ, Берлинская Stadtbahn также переходитъ на электрическую тягу. Насколько важной признана электрификація пригородныхъ дорогъ, видно изъ того, что законодательное собраніе штата Массачусетсъ одобрило законъ, на основаніи коего *всѣ* линіи, подходящія къ большимъ городамъ, должны быть переведены на электрическую тягу. Наилучшимъ примѣромъ, поскольку пассажиры цѣнятъ удобства, доставляемыя электрической тягой, является опытъ Лондонъ—Брайтонской линіи. Въ 1908 году былъ электрифицированъ головной участокъ этой линіи, длиной всего 14 км.; въ теченіе года приростъ пассажировъ достигъ 70%, въ отдѣльные же мѣсяцы превзошелъ 100%, такъ что тогда же было рѣшено продлить электрифицированный участокъ еще на 18 км., а въ скоромъ времени предположено электрифицировать всю линію до Брайтона. Въ Америкѣ электрическія дороги возникаютъ и расширяются ежегодно, благодаря выгодности этого рода предпріятій, обусловленныхъ именно быстрымъ ростомъ пассажирскаго движенія.

Важность электрической тяги для пригороднаго движенія и выгодность ея, какъ предпріятія, сознана въ Россіи, что видно изъ появленія цѣлаго ряда проектовъ электрическихъ подмосковныхъ дорогъ трамвайнаго типа—въ Подольскъ, Обираловку, Голицыно, Воскресенскъ, Сергіевъ-Посадъ; часть ихъ уже наканунѣ осуществленія.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что и для густо заселеннаго дачнаго раіона вдоль линіи М.-Казанской ж. д. появится аналогичное предпріятіе, если дорога сама не приметъ такихъ мѣръ, которыя усовершенствовали бы пригородное движеніе настолько, что конкуренція параллельнаго дорогѣ электрическаго трамвая станетъ невозможной. Это сдѣлать тѣмъ легче, что электрическая тяга на дорогѣ магистральнаго типа, какою является М.-Казанская, всегда представитъ пассажирамъ большія удобства, чѣмъ дороги трамвайнаго типа, вслѣдствіе большей скорости поѣздовъ, большей правильности движенія и большей безопасности его. Это подтверждается опытомъ Лондонъ—Брайтонской дороги, у которой при паровой тягѣ параллельные электрическіе трамваи отбили много пассажировъ; со введеніемъ-же на дорогѣ электрической тяги, произошло обратное явленіе.

Преимущества электрической тяги, для пригороднаго движенія сводятся къ слѣдующему:

Прежде всего, полная возможность увеличить скорость поѣздовъ; не только большая скорость въ пути вліяетъ на это, но и значительное увеличеніе ускоренія при троганіи съ мѣста, что имѣетъ весьма существенное значеніе при частыхъ остановкахъ.

Размѣры составовъ электрическихъ поѣздовъ могутъ быть весьма различны, въ зависимости отъ того, сколько ожидается на данный поѣздъ пассажировъ; дѣйствительно, предположимъ, что нужно перевезти въ одно время дня 500 пассажировъ, а въ другое — 150; для перваго потребуется 9 вагоновъ, для второго—три; при паровой тягѣ и вѣсѣ прицѣпного-вагона въ 25 тоннъ, а паровоза съ тендеромъ въ 100 тоннъ, на 1 пассажира придется въ первомъ случаѣ 0,65 тоннъ, а во второмъ 1,17 тоннъ вѣса поѣзда; при электрической тягѣ, ставя на каждые 2 прицѣпныхъ вагона 1 моторный, вѣсомъ въ 50 тоннъ, получимъ на пассажира въ первомъ случаѣ 0,6 тоннъ, а во второмъ—0,67 тоннъ.

Маневры на станціи сокращаются чрезвычайно; въ худшемъ случаѣ, если въ поѣздѣ всего 1 моторъ-вагонъ, его достаточно обогнать для обратнаго слѣдованія и длина обгоннаго пути будетъ, при этомъ, очень невелика; пуская же поѣздъ съ моторъ-вагонами въ головѣ и хвостѣ, никакихъ маневровъ не требуется. Это обстоятельство не только облегчаетъ и удешевляетъ станціонную работу, но и позволяетъ ограничить размѣры станціонныхъ путей наименьшими предѣлами, безъ всякихъ дополнительныхъ устройствъ, въ родѣ депо, поворотныхъ круговъ и кочегарныхъ ямъ.

Подвижной составъ можетъ быть использованъ до наибольшихъ предѣловъ, такъ какъ число конечныхъ пунктовъ его оборота можетъ быть взято по дѣйствительной надобности, не стѣсняясь соображеніемъ о дороговизнѣ развитія и содержанія концевыхъ станцій.

Число электрическихъ поѣздовъ можетъ быть больше, чѣмъ паровыхъ, какъ въ виду гораздо лучшаго оборота составовъ, такъ и въ виду большей скорости.

Къ этому слѣдуетъ прибавить большую дешевизну эксплоатаціи, вслѣдствіе цѣлаго ряда причинъ: отсутствія помощниковъ машиниста и кочегаровъ, большей экономичности работъ центральной станціи по сравненію съ паровозами, меньшаго ремонта подвижного состава, меньшаго количества прицѣпныхъ вагоновъ и другихъ обстоятельствъ, вытекающихъ изъ вышеупомянутаго лучшаго оборота составовъ и отсутствія маневровъ.

Наконецъ, для публики весьма важнымъ удобствомъ, помимо большей скорости движенія и болѣе удобнаго распредѣленія поѣздовъ, является большая чистота электрической тяги по сравненію съ паровой, отсутствіе дыма, копоти и запаха, неизбѣжныхъ какъ при угольномъ, такъ и при нефтяномъ отопленіи. Послѣднія два обстоятельства вліяютъ и на заселеніе мѣстъ вдоль линіи желѣзной дороги.

Вышеприведенныя соображенія заставляютъ притти къ

заключенію о необходимости и выгодности перехода къ электрической тягѣ на участкѣ Москва—Раменское.

Характеръ пригороднаго движенія,

Переходя къ болѣе подробному разсмотрѣнію вопроса объ электрификаціи участка Москва — Раменское, прежде всего, слѣдуетъ остановиться на характерѣ дачной жизни и сравнить графики движенія при электрической и паровой тягахъ. Выше было уже указано на то, что число дачниковъ ежегодно возрастаетъ на 8,5%. Распредѣленіе ихъ по линіи очень характерно, при чемъ слѣдуетъ замѣтить, что какъ дорога слѣдитъ за потребностями дачника, такъ и дачникъ быстро реагируетъ на различныя удобства и усовершенствованія движенія.

Въ самомъ дѣлѣ, раньше, когда не было скороходовъ и поѣзда ходили медленно, центръ дачной жизни лежалъ въ Вешнякахъ. Съ введеніемъ скороходовъ (введены въ 1897 году), имѣющихъ первую остановку въ Томилинѣ, и парныхъ къ нимъ поѣздовъ, идущихъ до Люберецъ, центръ тяжести постепенно удалялся и теперь Малаховка представляетъ изъ себя почти городъ. Тамъ есть гимназія, есть отличный театръ, есть конка и т. д. За послѣдніе два года замѣтно переселеніе состоятельныхъ дачниковъ еще дальше за Быково, въ Ильинскую и Прозоровскую. Вмѣстѣ съ этимъ перемѣщеніемъ и участокъ до Люберецъ не пустовалъ. Средній классъ густо заселилъ его, и здѣсь постепенно начали появляться семьи, зимующія на дачѣ. Благодаря же тяжелымъ условіямъ жизни въ городѣ, гдѣ квартиры слишкомъ дороги и число ихъ не удовлетворяетъ приросту населенія, гдѣ гигіеническія и санитарныя условія, даже для семействъ среднихъ классовъ, слишкомъ тяжелы, естественно, что стремленіе къ выселенію растетъ очень интенсивно и многіе ждутъ лишь болѣе густого зимняго движенія. Кривая распредѣленія дачниковъ въ 1917 г. даетъ гораздо болѣе плавный переходъ отъ движенія въ зимніе мѣсяцы къ движенію въ лѣтніе, чѣмъ кривыя движенія по отдѣльнымъ мѣсяцамъ за прошлые годы.

Принимая во вниманіе, что мѣстъ для разселенія дачниковъ на участкѣ Москва—Раменское еще вполнѣ достаточно, а съ проведеніемъ линіи Люберцы — Арзамасъ раіонъ заселенія еще значительно увеличился и что, слѣдовательно, ростъ дачной жизни является вполнѣ естественнымъ, нужно признать, что улучшеніе дачнаго движенія вполнѣ своевременно.

До сихъ поръ хозяйство было исключительно паровымъ. Отличительной чертой его является то, что движеніе совершается всегда одной ведущей единицей и очень многими прицѣпными. Дачные составы доходили до 9—10 и даже иногда 12 вагоновъ.

Такимъ образомъ, пассажиры переправляются сравнительно рѣдко по времени дня, но зато сразу очень большими партіями. Такой способъ при паровой тягѣ является исключительно воз-

можнымъ. Между тѣмъ, онъ совершенно не отвѣчаетъ потребностямъ дачной жизни, когда каждый стремится поскорѣе выбраться за городъ или же во-время пріѣхать въ городъ. Поэтому дачные поѣзда въ опредѣленное время дня (отъ 3-хъ до 8-ми вечера изъ Москвы и отъ 7 ч. до 10 ч. утра въ Москву), всегда чрезвычайно загружены: происходитъ даже борьба изъ-за мѣстъ. Далѣе, поѣзда эти хотя и достигаютъ максимальной значительной скорости до 70-ти верстъ въ часъ, но все же не удовлетворяютъ вполнѣ дачниковъ въ смыслѣ скорости перемѣщенія, такъ какъ, во-первыхъ, эта скорость развивается лишь у поѣздовъ-скороходовъ въ предѣлахъ участка Москва—Томилино, а, во-вторыхъ, даже и скороходы имѣютъ очень малое начальное ускореніе при трогании съ мѣста, что, при частыхъ остановкахъ, вызываетъ значительную задержку. Для эксплоатаціи это движеніе тяжелыми поѣздами невыгодно тѣмъ, что при трогании съ мѣста паровозы сильно форсируютъ, торможеніе же должно начинаться слишкомъ заблаговременно. Кромѣ того, безполезный пробѣгъ вагоновъ очень великъ. Выше было выяснено, что при паровой тягѣ неудобно имѣть нѣсколько концевыхъ пунктовъ оборота составовъ, а между тѣмъ, какъ ясно изъ кривыхъ нагрузки линіи пассажирами, на участкѣ Быково—Раменское составы идутъ почти пустыми и, слѣдовательно, очень значительный безполезный пробѣгъ неминуемъ.

Между тѣмъ, выгодность устройства нѣсколькихъ концевыхъ пунктовъ еще болѣе подтверждается детальнымъ изученіемъ нагрузки пассажирами отдѣльныхъ перегоновъ отъ Москвы до Раменскаго. Принимая для простоты, что изъ Москвы отходятъ составы съ числомъ мѣстъ, соотвѣтствующимъ каждый разъ числу отъѣзжающихъ пассажировъ, и что обратные составы тоже подгоняются къ распредѣленію пассажировъ при обратномъ движеніи, для 3-хъ случаевъ движенія имѣемъ коэффиціентъ заполненія или отношеніе пассажиро-километровъ къ мѣсто-километрамъ:

I. Всѣ поѣзда идутъ изъ Москвы до Раменскаго со всѣми остановками —

коэф. заполненія 377726 : 704694 = 53,6%.

II. Всѣ поѣзда дѣлятся на 2 части: до Раменскаго съ первой кова съ первой остановкой въ Томилинѣ и Люберецкіе —

коэф. заполненія 377726 : 548343 = 68,8%.

III. Всѣ поѣзда дѣлятся на 3 части: до Раменскаго и Быкова съ первой остановкой въ Томилинѣ и Люберецкіе —

коэф. заполненія 377726 : 486464 = 77,8%.

Дѣленіе линіи на 3 участка, помимо лучшаго использованія составовъ (увеличеніе коэффиціента заполненія), выгодно еще, особенно при электрической тягѣ, въ смыслѣ сокращенія годового расхода энергіи, отъ сокращенія числа остановокъ, такъ какъ каждая остановка вызываетъ излишній расходъ энергіи при трогании съ мѣста, а при паровой тягѣ—еще и на простой подъ парами. При дѣленіи линіи на 3 оборотныхъ участка, экономія на остановкахъ по сравненію съ двумя участками выражается въ 2—3% отъ общихъ эксплоатаціонныхъ расходовъ (при электрической тягѣ).

Графикъ движенія.

Переходя теперь къ разсмотрѣнію характерныхъ чертъ графика движенія электрическихъ поѣздовъ, прежде всего, слѣдуетъ отмѣтить, что онъ гораздо болѣе гибокъ и легче приспособляется къ характеру перемѣщенія пассажировъ, чѣмъ графикъ при паровой тягѣ. Принятый типъ движенія исключительно моторъ-вагонами является чрезвычайно удобнымъ. Онъ позволяетъ комбинировать составы, какъ угодно, въ зависимости отъ распредѣленія пассажировъ, по часамъ будничныхъ и праздничныхъ дней, крайне неравномѣрнаго, какъ уже упомянуто выше.

Регулированіе производится не количествомъ поѣздовъ, которое предполагается за сутки оставить неизмѣннымъ, уменьшая его нѣсколько зимой, а лишь числомъ вагоновъ въ поѣздѣ. За единицу принятъ 1 моторный вагонъ и 2 прицѣпныхъ, хотя возможно пустить, если нужно, одинъ моторный вагонъ. Максимальный же составъ представляетъ изъ себя 3 моторъ-вагона и 6 прицѣпныхъ; такой составъ при 60 мѣстахъ въ вагонѣ можетъ помѣстить 540 человѣкъ. Если потребуется въ исключительный моментъ перевезти сразу большую массу пассажировъ, то предполагаются факультативные поѣзда. Моторъ-вагонъ предусмотрѣнъ такой мощности, что онъ въ состояніи съ 2-мя прицѣпными вагонами трогаться съ мѣста съ ускореніемъ 0,5 м/сек.^{2} (при паровой тягѣ максимумъ 0,15 м/сек.^{2}) и развивать на прямой площадкѣ скорость около 90 км. въ часъ.

Благодаря выясненнымъ выше мотивамъ, участокъ Москва-Раменское разбитъ на 3 части, соотвѣтственно чему въ графикѣ указано 5 типовъ поѣздовъ: скороходы, которые идутъ отъ Москвы до Раменскаго и имѣютъ первую остановку въ Подосинкахъ и дальше на всѣхъ станціяхъ, кромѣ Люберецъ.

Остановка въ Подосинкахъ предусмотрѣна спеціально для пассажировъ, ѣдущихъ съ участка Москва-Люберцы на участокъ Москва-Раменское и обратно. Второй типъ поѣздовъ идетъ отъ Москвы до Быкова съ первой остановкой въ Томилинѣ, третій—отъ Москвы до Люберецъ, съ первой остановкой въ Перовѣ, четвертый—тоже отъ Москвы до Люберецъ, но со всѣми остановками и, наконецъ, пятый типъ отъ Москвы до Раменскаго со всѣми остановками. Этотъ типъ введенъ спеціально для развозки багажа.

Такимъ образомъ, графикъ электрическаго движенія составленъ въ полномъ согласіи съ требованіями, предъявленными къ дачному движенію вообще и, въ частности, съ условіями предполагаемаго движенія въ 1917 г., когда уже должны сказаться результаты введенія электрической тяги на участкѣ Москва-Раменское.

Вышеприведенныя статистическія данныя указываютъ, что средній годичный приростъ дачнаго движенія равенъ 8,5%, приростъ платныхъ пассажировъ—11%, число же безплатныхъ пассажировъ хотя и составляетъ значительный % общаго числа пассажировъ, но остается на всѣ годы почти безъ измѣненій. На основаніи этого, общее годовое число дачныхъ пассажировъ въ 1917 г. опредѣлится изъ слѣдующаго расчета:

Принимая годовой приростъ всѣхъ пассажировъ въ 8% по сравненію съ предыдущимъ годомъ и называя число ихъ въ 1911 г. черезъ N', а въ 1917—чрезъ N, получимъ:

$N = 1{,}08^6\ N' = 1{,}59\ N'$; такъ какъ $N' = 4145000$ человѣкъ (стр. 1), то N равно $1{,}50 \times 4145000 = 6590000$ человѣкъ, изъ которыхъ безплатныхъ будетъ около 1290000 чел.; но, кромѣ этого естественнаго прироста, получится еще приростъ пассажировъ, вслѣдствіе удобства электрической тяги, принимаемой въ размѣрѣ 20% отъ цифры платныхъ пассажировъ, т. е. 0,2 (6590000—1290000=1060000 человѣкъ. Это даетъ полное число пассажировъ 7650000 человѣкъ; принявъ во вниманіе указанное выше соображеніе о большемъ приростѣ въ зимніе мѣсяцы, можемъ считать, что максимальное количество пассажировъ въ іюлѣ будетъ 900.000 человѣкъ, или въ сутки въ оба направленія 30.000 человѣкъ, т. е. по 15.000 человѣкъ въ каждое.

На это максимальное число пассажировъ разсчитанъ графикъ движенія. Въ основу конструкціи графика положенъ принципъ полной симметріи движенія и минимальнаго времени вреднаго пробѣга и простоя составовъ на станціяхъ. Съ 7 час. утра до 11 час. вечера движеніе происходитъ равномѣрно черезъ опредѣленные промежутки времени.

Всѣ станціи до Быкова обслуживаются поѣздами каждыя 20 минутъ, станціи же за Быковымъ до Раменскаго каждыя 40

минутъ, такъ же, какъ и станціи съ малымъ числомъ пассажировъ близъ Москвы: Сокольники, Анненгофская и Шереметевская.

Поѣзда отходятъ изъ Москвы:

Люберецкіе черезъ каждыя 20 минутъ;

Быковскіе и Раменскіе черезъ каждыя 40 минутъ.

Люберецкіе поѣзда отходятъ каждый разъ черезъ 4 минуты послѣ соотвѣтствующаго Быковскаго или Раменскаго. Для времени отправленія выбраны круглыя числа минутъ, такъ какъ такое расписаніе легко запоминается и очень удобно для пригороднаго движенія.

Средняя продолжительность стоянки на станціяхъ принята 40 секундъ. Время стоянки на конечныхъ станціяхъ различно. Въ Москвѣ—Люберецкіе поѣзда стоятъ 16—18 минутъ, Быковскіе 7—8 минутъ и Раменскіе 10 минутъ. Люберецкіе поѣзда имѣютъ стоянку въ Люберцахъ 10—14 минутъ, Быковскіе въ Быковѣ 7 минутъ и Раменскіе въ Раменскомъ 18 минутъ. Для того, чтобы выдержать стоянку въ 7 минутъ, Быковскіе поѣзда предполагается за все время сутокъ составлять такимъ образомъ, чтобы моторъ-вагоны каждый разъ находились спереди и въ хвостѣ поѣзда. Благодаря этому, маневрированіе составовъ на конечныхъ пунктахъ сводится къ минимуму. Кромѣ того, сокращеніе стоянокъ на конечныхъ пунктахъ допущено еще на томъ основаніи, что станціонные пути проектируются безъ раздѣленія на пути прибытія и отправленія, такъ, что составы отправляются съ того же пути, на который прибыли.

Для расписанія движенія съ 5 час. до 7 ч. 30 мин. утра и послѣ 11 час. ночи промежутки между поѣздами взяты иные, какъ въ зависимости отъ числа пассажировъ, проѣзжающихъ въ эти періоды, такъ и въ зависимости отъ распредѣленія составовъ на ночь.

Каждый единичный составъ долженъ имѣть II и III классы, благодаря чему моторъ-вагонъ долженъ быть смѣшанный II и III кл.; прицѣпные же вагоны цѣликомъ или II или III кл. При малыхъ составахъ для пассажировъ II кл. достаточно будетъ мѣстъ въ моторъ-вагонѣ, при составахъ же въ 2 и 3 единицы одинъ прицѣпной вагонъ долженъ быть II класса, а остальные—III. Что касается багажа пассажировъ, то таковой предполагается перевозить въ спеціальномъ багажномъ отдѣленіи моторъ-вагоновъ и лишь къ составамъ, циркулирующимъ до 7 час. утра и послѣ 11 час. вечера, прицѣплять вагоны для перевозки нулевого багажа; осенью и весной, во время усиленной перевозки имущества дачниковъ, должны пускаться особые паровые товарные поѣзда пригороднаго сообщенія.

Сравнительная таблица скоростей при паровой и электрич. тягѣ.

Участокъ.	Длина кл.	Число остан.	Время хода электрич.	Съ ост. паров.	Комерч. скор.	Сокращеніе времени.	
						Въ минутахъ.	Въ %
Москва— Люберцы.	21,10	4	23	—	55	15	40%
		7	26	38	48,5	12	32%
Москва — Томилино.	25,51	—	21	29,5	—	8,5	29%
Москва— Быково.	33,61	4	32	45	63	13	30%
Москва — Раменское.	45,70	8	45	62 съ 7 остановками.	61	17	27%

Ускореніе при трогании съ мѣста, какъ было указано выше, принято 0,5 м/сек., торможеніе же 0,8 м/сек., средняя скорость въ ходу 75 километровъ въ часъ. Благодаря этому, время переѣздовъ между отдѣльными остановками значительно сократилось, по сравненію съ паровой тягой, при чемъ, однако, еще имѣется запасъ скорости на случай тихаго хода въ мѣстахъ ремонта пути или введенія новыхъ остановокъ, такъ какъ при избранномъ типѣ моторъ-вагоновъ средняя скорость можетъ держаться на высотѣ около 90 кил. въ часъ.

Въ виду того, что въ 1917 г. предполагается значительное увеличеніе товарнаго и дальняго пассажирскаго движенія, графикъ электрической тяги составленъ въ полномъ соотвѣтствіи съ увеличеніемъ парового движенія. Предполагается, однако, что всѣ дальніе паровые поѣзда будутъ итти до Ременскаго безъ остановокъ, за исключеніемъ почтовыхъ, которые будутъ останавливаться въ Перовѣ, Люберцахъ и Быковѣ.

Графикъ максимальнаго движенія безъ добавочныхъ поѣздовъ предполагаетъ слѣдующее число паръ поѣздовъ въ сутки:

Люберецкихъ . . . . . 52 пары,
Быковскихъ . . . . . 25 „
Раменскихъ . . . . . 29 „

Такимъ образомъ, всего въ сутки 106 паръ поѣздовъ (кромѣ факультативныхъ).

Для выполненія движенія по этому графику требуется:

Моторныхъ вагоновъ 23+4 ваг. резерв., всего . . . 27
Прицѣпныхъ „ 46+12 „ „ „ . . . 58

Средній пробѣгъ поѣздовъ 33,4 километра; слѣдовательно, максимальное суточное число поѣздо-километровъ въ сутки 33,4 × 212 = 7000 поѣздо-километр., а въ мѣсяцъ—210000 поѣздо-километр.

Среднее число осей на поѣздъ 21 ось, откуда максимальное число осе-километровъ въ сутки 7000 × 21 = 147000 осе-километр., а въ мѣсяцъ—1410000 осе-километровъ.

Средняя нагрузка на ось составляетъ 8,3 тонны.

Такимъ образомъ, максимільное суточное число тонно-километровъ 147000 × 8,3 = 1.200.000 т.-кил., а въ мѣсяцъ—36600000 тонно-километровъ.

Сопоставляя распредѣленіе пассажировъ по различнымъ мѣсяцамъ года, можно видѣть, что годовой коэффиціентъ слѣдуетъ принять въ 8 разъ болѣе максимальнаго числа пассажировъ въ мѣсяцъ, откуда въ годъ, округляя, будемъ имѣть:

1.700.000 поѣздо-километровъ,
35.000.000 осе-километровъ,
290.000.000 тонно-километровъ.

Расчетъ этотъ предполагаетъ, что число поѣздовъ и составы ихъ будутъ нѣсколько уменьшены въ мѣсяцы наиболѣе слабаго движенія.

Выборъ системы тока.

Электрическая тяга можетъ производиться двоякимъ путемъ: или помощью самостоятельныхъ тяговыхъ единицъ, вырабатывающихъ электрическую энергію внутри себя (тяга безъ проводовъ), или помощью тяговыхъ единицъ, получающихъ энергію изъ общей центральной станціи, по системѣ проводовъ того или иного типа (тяга съ проводами). Тяга безъ проводовъ, при которой энергія вырабатывается въ аккумуляторныхъ батареяхъ или двигате-

ляхъ внутренняго сгоранія, приводящихъ въ движеніе динамомашины, обходится значительно дешевле при первоначальномъ оборудованіи, но не позволяетъ ни пускать поѣзда значительнаго состава, ни придавать имъ большей скорости; въ виду этого, подобная тяга пригодна только для линій съ небольшимъ движеніемъ; для электрической же тяги линіи съ интенсивнымъ движеніемъ, какова Московско-Казанская ж. д. на ея пригородномъ участкѣ, приходится принять систему электрической тяги съ проводами.

Существуютъ три системы такой тяги—система постояннаго тока, система однофазнаго тока и система тока трехфазнаго. Послѣдняя примѣняется, благодаря нѣкоторымъ ея особенностямъ, почти исключительно для дорогъ съ тяжелымъ товарнымъ движеніемъ, особенно горныхъ, такъ что для пригороднаго участка Московско-Казанской ж. д. рѣчь можетъ итти только о двухъ другихъ системахъ; между послѣдними ведется, въ настоящее время, ожесточенная борьба, при чемъ въ Европѣ побѣда склоняется на сторону однофазнаго тока, а въ Америкѣ—постояннаго. Преимущество системы однофазнаго тока заключается въ томъ, что току можетъ быть придано очень высокое напряженіе (10—15000 вольтъ), благодаря чему проводамъ можно придавать малое сѣченіе и этимъ достигать значительнаго удешевленія ихъ. Помимо того, подстанціи, на которыхъ перерабатывается энергія, получаемая изъ центральной станціи, передъ поступленіемъ въ рабочіе провода, при системѣ однофазнаго тока обходятся очень дешево въ постройкѣ и эксплоатаціи, такъ какъ оборудованіе ихъ состоитъ изъ трансформаторовъ, не имѣющихъ движущихъ частей. Въ системѣ постояннаго тока напряженіе рабочаго провода не дѣлается, пока, свыше 2400 вольтъ; правда, благодаря большей электропроводности постояннаго тока, это напряженіе соотвѣтствуетъ, примѣрно, 4000 вольтъ перемѣннаго тока, но, все же, и это напряженіе значительно меньше, чѣмъ въ системѣ однофазнаго тока; подстанціи обходятся значительно дороже, если невозможно обойтись безъ нихъ, такъ какъ въ составъ ихъ оборудованія, помимо трансформаторовъ, входятъ и обратители трехфазнаго тока, которымъ питается подстанція, въ постоянный: эти обратители (моторъ-генераторы и умформеры) имѣютъ вращающіяся части, а потому болѣе дороги, чѣмъ трансформаторы, требуютъ большаго ремонта и постояннаго надзора. Такъ какъ на участкѣ Москва-Раменское предположено ввести электрическую тягу лишь для пригородныхъ поѣздовъ, оставивъ товарное и дальнее пассажирское на паровой тягѣ, то необходимо считаться и съ тѣмъ обстоятельствомъ, что паровозный дымъ вредно вліяетъ на изоляцію проводовъ высокаго напряженія, неизбѣжнаго при однофазномъ токѣ. Наконецъ,

перемѣнный токъ оказываетъ вредное вліяніе, благодаря индукціи, на телеграфные и телефонные провода, идущіе вдоль линіи.

Въ отношеніи подвижного состава система постояннаго тока стоитъ безусловно выше системы однофазнаго тока: моторы постояннаго тока гораздо дешевле и прочнѣе моторовъ тока однофазнаго и не требуютъ цѣлаго ряда вспомогательныхъ приспособленій, неизбѣжныхъ при пользованіи послѣднимъ; моторы однофазнаго тока допускаютъ лишь небольшое напряженіе, почему, для подводки къ нимъ тока высокаго напряженія изъ рабочаго провода, требуется пропускать токъ черезъ трансформаторъ, который перевозится на подвижномъ составѣ, значительно утяжеляя его. Насколько моторы постояннаго тока прочнѣе моторовъ однофазнаго тока, видно изъ того, что въ теченіе года послѣдніе, на сѣверо-американской дорогѣ Мильуоки-Уотертонъ, испытали 127 поломокъ (на 40 моторовъ); послѣ замѣны на этой дорогѣ однофазнаго тока постояннымъ, то же число моторовъ, въ теченіе того же срока, получило лишь 5 поломокъ.

Все сказанное подтверждаетъ обычно принимаемую формулу: „для длинныхъ линій—токъ однофазный, для короткихъ, съ большимъ движеніемъ,—токъ постоянный". Чѣмъ длиннѣе линія, тѣмъ выгоднѣе примѣненіе высокаго напряженія въ рабочемъ проводѣ; чѣмъ многочисленнѣе подвижной составъ, тѣмъ выгоднѣе его дешевизна и легкость.

Приступая къ электрификаціи дороги, необходимо предвидѣть и ея будущность; электрификація участка Москва-Раменское врядъ ли будетъ впослѣдствіи продолжена за Раменское, но, если бы это и произошло, то характеръ движенія за Раменскимъ будетъ уже иной—тамъ будутъ работать не пригородные поѣзда съ массой остановокъ, а тяжелые товарные поѣзда и скорые пассажирскіе съ немногочисленными остановками. Съ другой стороны, вполнѣ возможна, въ не особо отдаленномъ будущемъ, электрификація первыхъ верстъ линіи Люберцы-Арзамасъ (пригородное движеніе), а, затѣмъ, соединеніе съ Московскими городскими линіями, въ каковомъ видѣ онѣ ни были бы построены—въ видѣ ли діаметральныхъ линій Окружной дороги, или въ видѣ самостоятельнаго городского метрополитэна. Возможность подобнаго соединенія чрезвычайно важна, такъ какъ она обусловитъ очень большой притокъ пассажировъ на Московско-Казанскую дорогу, давая имъ возможность проникнуть въ самый центръ города.

Такъ какъ упомянутыя линіи, внѣ всякаго сомнѣнія, будутъ электрифицированы постояннымъ токомъ, то это и является рѣшающимъ моментомъ въ выборѣ системы тока, тѣмъ болѣе, что и самый характеръ движенія по пригородному участку Московско-Казанской ж. д. во многомъ какъ разъ подходитъ къ

тому типу, для котораго постоянный токъ признанъ по меньшей мѣрѣ эквивалентнымъ однофазному. Не является ли это, однако, непреодолимымъ препятствіемъ къ электрификаціи въ будущемъ участка Раменское-Рязань? Нисколько; на этомъ участкѣ движеніе будетъ производиться помощью мощныхъ электровозовъ, на которые, не особенно утяжеляя ихъ, можно поставить моторы однофазнаго тока съ вспомогательнымъ оборудованіемъ, позволяющимъ имъ работать и на участкѣ постояннаго тока. Мало того, для подобныхъ электровозовъ въ послѣднее время предположено нѣсколько системъ, которыя позволяютъ имѣть моторы постояннаго тока, а получать токъ для проводовъ-однофазный; одна изъ этихъ системъ (Оверъ-Феррана) уже получила практическое осуществленіе на линіяхъ Общества Paris-Lyon-Méditerrannée; другая аналогичная система разрабатывается въ Америкѣ.

Остановившись на выборѣ системы, остается выбрать соотвѣтственное напряженіе; принявъ во вниманіе большую экономію при высокомъ напряженіи, наиболѣе выгоднымъ является напряженіе 2400 вольтъ въ рабочемъ проводѣ, при чемъ моторы должны быть сконструированы для напряженія въ 1200 вольтъ (съ добавочными полюсами) и работать соединенными въ группы по-парно: въ предѣлахъ каждой группы оба мотора всегда соединяются послѣдовательно, т.-е. каждый изъ нихъ получаетъ токъ въ 1200 вольтъ, но, на случай неравномѣрной работы, изоляція моторовъ разсчитывается на 2400 вольтъ.

Подвижной составъ. Подвижной составъ предположено имѣть весь однотипный, изъ моторъ-вагоновъ, съ прицѣпными вагонами существующаго на дорогѣ типа. Благодаря возможности придать моторъ-вагонамъ бо́льшую начальную скорость при трогании съ мѣста, чѣмъ электровозамъ съ мощными моторами, они являются наиболѣе предпочтительнымъ типомъ для нуждъ пригороднаго движенія съ частыми остановками.

Выше указано, что для выполненія максимальнаго графика движенія достаточно всего 58 прицѣпныхъ вагоновъ и 27 моторъ-вагоновъ. Въ настоящій моментъ дачное движеніе обслуживается гораздо бо́льшимъ числомъ прицѣпныхъ вагоновъ, такъ что пріобрѣтать новыхъ пока не предполагается. Въ смѣту включено лишь оборудованіе подвижного состава проводами управленія и освѣщенія.

Что касается моторъ-вагоновъ, то они представляютъ изъ себя обыкновенный пульмановскаго типа вагонъ съ электрическимъ и тормознымъ оборудованіемъ. Тормоза предусмотрѣны принятой на дорогѣ системы. Электрическое же оборудованіе состоитъ изъ 4-хъ моторовъ, по одному на каждую ось, такъ что

каждая телѣжка вагона несетъ 2 мотора, двухъ токопріемниковъ, проводовъ и приборовъ для управленія и освѣщенія вагона и, наконецъ, приспособленій для управленія движеніемъ, установленныхъ на передней и задней площадкахъ; для сообщенія съ сосѣдними вагонами, моторъ-вагоны проектируются проходными. Какъ уже было упомянуто выше, моторъ-вагоны разсчитаны съ такимъ запасомъ, чтобы они могли трогаться съ мѣста при общемъ вѣсѣ единицы состава въ 100 тоннъ съ ускореніемъ 0,5 м/сек.^{2}. Точные подсчеты показали, что максимальная сила тяги, потребная для троганія съ мѣста, будетъ 6000 клг. Такимъ образомъ, если принять, что коэффиціентъ полезнаго дѣйствія мотора 0,9, а скорость въ концѣ періода троганія съ мѣста 65 кил. въ часъ, максимальная мощность, которую придется развивать моторъ-вагону, выразится въ

$$\frac{6.000.\ 65}{3.6.\ 75.\ 0,9} = 1.600 \text{ л. с.}$$

Принимая, съ одной стороны, возможность очень значительныхъ перегрузокъ моторовъ постояннаго тока, съ другой же, имѣя въ виду надежную работу мотора въ зависимости отъ предѣльнаго нагрѣва, останавливаемся на мощности моторъ-вагона, половинной отъ максимальной, т. е. 800 л. с. Такимъ образомъ, каждый моторъ долженъ развивать часовую мощность въ 200 лошадиныхъ силъ.

Полезный вѣсъ такого мотора, вмѣстѣ съ пассажирами, 50 тоннъ, число мѣстъ въ немъ, какъ указано было выше, 60. Максимально развиваемая скорость единицы состава 100 километровъ въ часъ.

Что касается отопленія составовъ въ зимнее время, то оно остается паровымъ, выполняемымъ при помощи спеціально имѣющихся вагоновъ отопленія *). Моторъ-вагоны же предполагается снабдить еще электрическимъ отопленіемъ на случай движенія одного моторъ-вагона. Освѣщеніе всѣхъ вагоновъ предусмотрѣно электрическое.

Расходъ энергіи. Для выполненія максимальнаго графика движенія, суточный расходъ механической работы на ободѣ колеса выражается въ 11000. 10^6 килограммо-метровъ. При расчетахъ приняты: средній коэффиціентъ тяги въ 6,3 кгр. на тонну вѣса поѣзда,

*) Кромѣ поѣздовъ трехвагоннаго состава, въ которыхъ должно быть примѣнено или электрическое отопленіе, или самостоятельное паровое, во избѣжаніе перевозки чрезмѣрно большого, относительно, мертваго груза въ видѣ вагона парового отопленія.

начало торможенія съ 60 килом. въ часъ, число же составовъ и вѣсъ ихъ по вышеуказаннымъ даннымъ. Переводя эту работу въ электрическія единицы, имѣемъ:

$$\frac{11.000 \,.\, 10^6 \,.\, 9 \,.\, 81}{3.600 \,.\, 1.000} = \text{ок. } 30.000 \text{ киловаттъ-часовъ.}$$

Центральная электрическая станція, которая является источникомъ, питающимъ моторъ-вагоны, должна развивать значительно большее количество энергіи, благодаря потерямъ въ механизмахъ и проводахъ, а также по различнымъ другимъ причинамъ, зависящимъ какъ непосредственно отъ движенія, такъ и отъ принятой системы тока и передачи его.

Прежде всего, слѣдуетъ учесть потери въ самомъ моторъ-вагонѣ, имѣющія мѣсто въ зубчатыхъ передачахъ къ моторамъ, въ самихъ моторахъ и, наконецъ, въ проводахъ и распредѣлительныхъ и регулирующихъ приборахъ. Оцѣнивая эти потери въ 25%, расходъ энергіи на токопріемникѣ опредѣляется въ

$$\frac{30.000}{0 \,.\, 75} = 40.000 \text{ киловаттъ-часовъ.}$$

Принимая, далѣе, потери на торможеніе, освѣщеніе, маневрированіе и неправильное управленіе моторъ-вагона 10%, среднія потери при передачѣ тока на станцію, т.-е. потери въ фидерахъ, подстанцій и кабельной сѣти въ 15% и, наконецъ, имѣя въ виду еще 8% на надежность работы, имѣемъ полный расходъ энергіи, которую должны развивать генераторы центральной станціи.

$$40.000 \,.\, 1{,}1 \,.\, 1{,}15 \,.\, 1{,}08 = \text{ок. } 55.000 \text{ киловаттъ-час.}$$

Выше было указано, что максимальное суточное число тонно-километровъ выражается въ 1.220.000 тк. Такимъ образомъ, расходъ энергіи опредѣляется въ 45 ваттъ на тонно-килом.

Эта цифра вполнѣ допустима, такъ какъ опытъ электрической тяги за границей и расчеты фирмъ, приславшихъ проектъ электрификаціи участка Москва - Раменское, оправдываютъ этотъ расходъ.

Что касается годичнаго потребленія энергіи, то, благодаря тому, что центральная станція будетъ работать зимою и въ переходный сезонъ не при полной нагрузкѣ, расходъ энергіи на тонно-километръ будетъ выше. Средній годовой расходъ

энергіи на тонно-километръ принимаемъ въ 48 ваттъ-часовъ. Отсюда при 290.000.000 тонно-километрахъ въ годъ имѣемъ годовой расходъ энергіи.

14.000.000 киловаттъ-часовъ.

Центральная станція и подстанція.

Наибольшая нагрузка центральной станціи имѣетъ мѣсто между 5 и 7 час. дня; она выражается въ 20% отъ суточнаго расхода энергіи, т. е. 0,2 × 55000 = 11000 киловаттъ-часовъ, или за часъ 5500 к. в. ч. Максимальная *моментная* нагрузка станціи будетъ, когда, согласно графику движенія, 5 поѣздовъ трогаются съ мѣста и 4 находятся въ движеніи. Въ этотъ моментъ общая потребная мощность можетъ повыситься до 11000 киловатъ. Имѣя въ виду, что центральную станцію, вообще, можно перегружать до 50%, рабочая мощность генераторовъ, при наличности соотвѣтствующихъ емкостей аккумуляторныхъ батарей, принята въ 7.500 киловатъ. Эта мощность распредѣляется на три аггрегата постояннаго тока по 2.500 к. в., состоящихъ каждый изъ двухъ послѣдовательно соединенныхъ генераторовъ постояннаго тока, посылающихъ вмѣстѣ токъ въ 2400 вольтъ рабочаго напряженія. Всего на станціи устанавливается 4 аггрегата по 2500 к. в., такъ какъ одинъ аггрегатъ необходимо имѣть въ запасѣ. Два генератора каждаго аггрегата соединены непосредственно съ паровыми трубами, питаемыми паромъ котельной, состоящей изъ восьми котловъ по 250 кв. м. поверхности нагрѣва. Въ числѣ этихъ котловъ одинъ запасный.

Благодаря распредѣленію нагрузки линіи, въ зависимости отъ составленнаго графика движенія, питаніе линіи производится частью отъ центральной станціи, частью же отъ подстанціи.

Принимая суточную отдачу энергіи подстанціей въ 43% отъ общаго суточнаго потребленія, т. е. въ 23650 к. в. ч., опредѣляемъ, имѣя въ виду графикъ движенія, мощность подстанціи, которая, при возможности перегрузки подстанціи въ 50%, выражается въ 3000 к. в. Такъ какъ потери въ подстанціи и кабельной сѣти около 20%, то центральная станція должна посылать на подстанцію 3600 к. в. Эта мощность развивается установленными на станціи 3-мя моторъ-генераторами по 1800 киловаттъ каждый, изъ которыхъ одинъ запасной. Обращенный ими трехфазный токъ повышается въ 3-хъ трансформаторахъ (1 запасной) до 15000 вольтъ напряженія и при помощи трехфазнаго кабеля высокаго напряженія передается на подстанцію, гдѣ онъ обратно преобразуется въ постоянный токъ рабочаго напряженія. На подстанціи установлены 4 трансформатора и

4 моторъ-генератора по 1000 киловаттъ, изъ которыхъ 1 трансформаторъ и 1 моторъ-генераторъ являются запасными.

На станціи и подстанціи, кромѣ того, устанавливается по аккумуляторной батареѣ, емкостью въ 1000 амперъ-часовъ каждая, которыя, съ одной стороны, выравниваютъ кривую нагрузку станціи и повышаютъ напряженіе, съ другой же, являются резервомъ на случай порчи машины. Емкости батарей достаточно для поддержанія полнаго движенія въ теченіе получаса.

Вся энергія подается въ линію по тремъ фидерамъ изъ центральной станціи и двумъ изъ подстанцій въ соотвѣтствующіе питательные пункты.

Схема распредѣленія.

Вопросъ о мѣстѣ центральной станціи и подстанціи, а также питательныхъ пунктовъ, является чрезвычайно существеннымъ, такъ какъ отъ выбора ихъ въ значительной мѣрѣ зависятъ эксплоатаціонные расходы. При выборѣ мѣста для центральной станціи, приходится считаться, съ одной стороны, съ центромъ нагрузки линіи, опредѣляемымъ расчетомъ, гдѣ, конечно, наиболѣе выгодно помѣстить станцію, съ другой же, съ мѣстными условіями и, главнымъ образомъ, съ наличіемъ водныхъ источниковъ. При центральныхъ станціяхъ, оборудованныхъ турбо-генераторами, расходующими значительное количество конденсаціонной воды, вопросъ о ней является очень важнымъ и въ связи съ нимъ мѣсто для центральной станціи на участкѣ Москва-Раменское выбрано на 25-й верстѣ отъ Москвы около единственнаго имѣющагося у линіи воднаго источника, рѣки Пехорки, расходъ воды которой удовлетворяетъ, за все время года, нуждамъ станціи.

Мѣсто для подстанціи выбрано въ Перовѣ, такъ какъ оно является выгоднымъ въ смыслѣ нагрузки линіи и удобнымъ по мѣстнымъ условіямъ.

Мѣста питательныхъ пунктовъ и число ихъ выбраны, съ одной стороны, въ зависимости отъ нагрузки линіи токомъ съ другой же, въ связи съ достаточной надежностью работы линіи. Дѣленіе всего пути секціонными выключателями на 10 участковъ уменьшаетъ размѣры непріятныхъ послѣдствій, происходящихъ отъ внезапнаго прекращенія подачи тока моторъ-вагонамъ въ какомъ-либо мѣстѣ контактной линіи.

Такъ какъ наиболѣе нагруженнымъ является участокъ Москва-Люберцы, то его предполагается обслужить тремя питательными проводами (фидерами), въ пунктахъ, расположенныхъ у рѣки Яузы (на 3-ей верстѣ отъ Москвы), въ Перовѣ и въ Люберцахъ. Этотъ послѣдній питательный проводъ идетъ отъ центральной станціи, такъ же, какъ и другіе два, питающіе линію въ Быковѣ и Прозоровской. Хотя послѣдній участокъ Быково-Раменское нагруженъ сравнительно слабо, все же онъ

имѣетъ питательный пунктъ для уменьшенія паденія напряженія.

Моторъ-вагоны получаютъ энергію черезъ токопріемники съ контактныхъ проводовъ, подвѣшенныхъ по системѣ цѣпной подвѣски, которая, благодаря своей эластичности и спеціальнымъ приспособленіямъ, компенсирующимъ измѣненія контактныхъ проводовъ отъ вліянія разницы температуры, особенно пригодна для большихъ скоростей и высокихъ напряженій. Контактный проводъ для каждой линіи состоитъ изъ мѣдныхъ проводниковъ фасоннаго сѣченія. Провода эти подвѣшаны къ консолямъ, расположеннымъ вдоль линіи. На этихъ же консоляхъ подвѣшены голые провода фидеровъ. Обратный токъ идетъ по рельсамъ, соединеннымъ между собою на всемъ протяженіи мѣдными соединителями на стыкахъ и поперечными мѣдными полосами между обѣими колеями одного пути.

IV. Экономическая сторона электрификаціи.

Выгодность введенія электрической тяги основывается на слѣдующихъ обстоятельствахъ: меньшій расходъ топлива на пробѣгъ одного километра; сокращеніе расходовъ на маневры, растопку и ремонтъ; меньшій безполезный пробѣгъ составовъ; увеличеніе числа пассажировъ, вслѣдствіе удобствъ, предоставляемыхъ электрической тягой. Послѣднее обстоятельство обязательно учитывается за границей и Эспинолль, директоръ дороги Lancashire and Yorkshire, именно его и имѣлъ въ виду, произнося свою классическую фразу: „мы электрифицировали нашу линію Ливерпуль-Кроссенсъ не для того, чтобы сокращать расходы, а чтобы увеличивать доходы;“ (not to save, but to make money). Теперь упомянутая пригородная дорога пускаетъ 130 паръ электрическихъ поѣздовъ, тогда какъ при паровой тягѣ ихъ было 74; на пригородномъ участкѣ Лондонъ-Брайтонской дороги число пассажировъ возросло въ первый годъ введенія электрической тяги на 70%, во второй— на 150. Для М.-Казанской ж. д. приростъ пассажировъ отъ введенія электрической тяги принятъ всего въ 20% за 1½ года.

Сравненіе расходовъ при паровой и электрической тягѣ отнесено къ 1917 г., въ предположеніи, что послѣдняя будетъ введена въ 1915 г. Благодаря естественному приросту пассажировъ въ размѣрѣ около 8% въ годъ, число пассажировъ достигнетъ къ 1917 г. 6.590.000 человѣкъ. Очевидно, что при такомъ возрастаніи существующаго подвижного состава окажется недостаточно и придется пріобрѣтать новые паровозы и вагоны; число тѣхъ и другихъ возрастаетъ въ меньшей пропорціи, чѣмъ

число пассажировъ; предположимъ, что это увеличеніе подвижного состава будетъ вдвое меньше, чѣмъ увеличеніе числа пассажировъ; при составѣ существующаго парка въ 20 паровозовъ *) и 90 вагоновъ, потребуется добавка 6 паровозовъ и 27 вагоновъ, при чемъ новые паровозы всѣ будутъ быстроходными; помимо того, потребуется и замѣна существующихъ тихоходныхъ танкъ-паровозовъ, работающихъ на участкѣ Москва-Люберцы, болѣе быстроходными, такъ какъ увеличеніе пропускной способности безусловно потребуетъ и большей скорости поѣздовъ; такихъ быстроходныхъ танкъ-паровозовъ потребуется построить 6.

Въ 1910 г., по даннымъ сл. т., тяговые расходы на дачное движеніе выразились цифрою 240.000 рублей; однако, этотъ расходъ могъ имѣть мѣсто лишь при цѣнѣ нефти въ 26½ копѣекъ за пудъ; въ 1917 г. врядъ ли можно оцѣнивать 1 п. нефти дешевле 35 копѣекъ, а эта цѣна соотвѣтствовала бы 330.000 руб. лямъ годового расхода въ 1910 г.

Принявъ во вниманіе, что въ 1910 г. было перевезено 3.860.700 пассажировъ, получимъ тяговой расходъ на каждаго изъ нихъ при паровой тягѣ въ 8,6 копѣйки.

Если эту же цифру сохранить и для 1917 г., то въ 1917 г. расходъ при паровой тягѣ выразился бы слѣдующими цифрами:

1) Тяговой расходъ на 6.590.000 пассажировъ по 8,6 коп. . . . . 566.740 руб.

2) Капитализація единовременныхъ расходовъ, считая по 5%:

а) пріобрѣтеніе 6 паровозовъ по 50.000 руб. = = 0,05 × 300.000 = ... 15.000 „

б) тоже 27 вагоновъ по 15.000 руб. = 0,05 × × 405.000 = ... 20.250 „

в) замѣна 6 тихоходныхъ танкъ-паровозовъ быстроходными по 40.000 руб. = 0,05 × 240.000 = . 12.000 „

Всего по пункту 2= . 47.250 руб.

*) Въ томъ числѣ: танковъ малыхъ 6, танковъ большихъ 5, паровозовъ съ тендеромъ 7; паровозовъ разныхъ типовъ, работающихъ какъ вспомогательные, 2 (эта цифра опредѣлена приблизительно).

Къ вычету: капитализированная стоимость 6 старыхъ танкъ-паровозовъ по 10.000 руб. = 0,5 × × 60.000 = ... 3.000 руб.

Итого . . . . . 610.990 руб.

Фактически этотъ расходъ былъ бы больше, благодаря необходимости увеличенія пропускной способности линіи и устройства новаго депо въ Раменскомъ.

При электрической тягѣ расходъ слагается изъ слѣдующихъ величинъ: во-первыхъ, капитализаціи первоначально затраченнаго капитала, а во-вторыхъ—эксплоатаціонныхъ расходовъ. Величина перваго, какъ видно изъ расцѣночной вѣдомости, равна 5.850.000 рублямъ. Эксплоатаціонные расходы, какъ видно изъ прилагаемой смѣты, достигаютъ ежегодной цифры въ 440.000 руб.; цифра эта взята въ предположеніи, что число пассажировъ достигло цифры 7.500.000 человѣкъ, т. е. нѣсколько меньше, чѣмъ опредѣлено расчетомъ (7.650.000).

Такимъ образомъ, на 1 пассажира приходится расходъ въ восемь копѣекъ, но этотъ чистый доходъ можетъ быть учтенъ лишь для избытка пассажировъ при электрической тягѣ по сравненію съ паровой, т. е. для 910.000 человѣкъ. Въ этомъ случаѣ будемъ имѣть слѣдующіе расходы и сбереженія при электрической тягѣ:

1) 5% первоначально затраченнаго капитала = = 0,05 × 5.850.000 = ... 292.500 руб.

2) Тяговой расходъ на 6.5900.000 пассажировъ о 5,9 копѣйки . . . . . 388.810 „

Всего . . . . 681.310 руб.

Къ вычету:

1) Чистый доходъ отъ 910.000 лишнихъ пассажировъ по 8 коп. . . . . 72.800 руб.

2) Доходъ отъ использованія парового подвижного состава:

а) 7 паровозовъ съ тендеромъ по 30.000 руб. = = 0,05 × 210.000 = ... 10.500 руб.

б) 5 танкъ-паровозовъ быстроходныхъ по 20.000 рублей = 0,05 × 100.000 = ... 5.000 руб.

в) 6 танкъ-паровозовъ тихоходныхъ по 10.000 р. = = 0,05 × 60.000 = ... 3.000 „

г) 32 вагона II и III класса по 10.000 рублей = = 0,05 × 320.000 = ... 16.000 „

Всего къ вычету . . . 107.300 руб.

Итого . . . . . 574.010 „

Такимъ образомъ, уже въ 1917 г. можно ожидать превышенія выгодности электрической тяги надъ паровой, такъ какъ расходы на электрическую тягу выражаются цифрой 574.010 р. въ годъ, а на паровую 610.990 р.; ежегодная экономія получается въ 36.980 руб. въ годъ, и съ каждымъ годомъ экономія эта должна возрастать, благодаря большему приросту числа пассажировъ и уменьшенію тяговыхъ расходовъ.

РАСЦѢНОЧНАЯ ВѢДОМОСТЬ

на введеніе электрической тяги въ предѣлахъ участка Москва-Раменское.

На сумму 5.850.000 рублей.

№№ по порядку.	Наименованіе работъ.	Количество.	Цѣна. Р.	Цѣна. К.	Сумма. Частная. Р.	Сумма. Частная. К.	Сумма. Общая. Р.	Сумма. Общая. К.
	ГЛАВА I.							
	Электрическая Центральная станція общей мощностью 10.000 кв.							
1	Пріобрѣтеніе мѣста для станціи . кв. с.	5,000	4	—	20,000	—		
2	Зданіе станціи . . . . . кб. с.	2,200	90	—	198,000	—		
3	Домъ для служащихъ . . . . кб. с.	800	90	—	72,000	—		
4	Службы . . . . . кв. с.	200	75	—	15,000	—		
5	Механическое и электрическое оборудованіе станціи 4-мя турбогенераторами по 2,500 к. в. . . . . к. в.	10,000	125	—	1.250,000	—		
6	Оборудованіе мастерской и лабораторіи при станціи	—	—	—	50,000	—		
7	Аккумуляторная батарея на 1,000 амп. часовъ	1,000	120	—	120,000	—		
8	Цистерны для нефти на 50,000 пуд. каждая . . . . . шт.	4	10,000	—	40,000	—		
9	Паропроводъ, водопроводъ, нефтепроводъ, очистительные и фильтраціонные приборы и запасныя части въ размѣрѣ 5% отъ стоимости §§ 2, 5, 6 и 7	—	—	—	80,900	—		
10	Отопленіе, освѣщеніе, канализація, телефонъ и общій инвентарь въ размѣрѣ 3½% отъ стоимости §§ 2, 5, 6 и 7	—	—	—	56,630	—	1.902,530	—
	ГЛАВА II.							
	Подстанція, общей мощностью въ 4,000 кв.							
11	Зданіе подстанціи . . . . . кб. с.	800	90	—	72,000	—		
12	Служба при подстанціи . . . . кв. с.	20	75	—	1,500	—		

№№ по порядку.	Наименованіе работъ.	Количество.	ЦѢНА.		СУММА			
					Частная.		Общая.	
			Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
13	Механическое и электрическое оборудованіе подстанціи кв.	4,000	85	—	340,000	—		—
14	Аккумуляторная батарея на 1,000 амп. часовъ	1,000	120	—	120,000	—		—
15	Освѣщеніе, отопленіе, канализація, водопроводъ и инвентарь въ размѣрѣ 5% отъ стоимости §§ 1, 3 и 4.	—	—	—	26,600	—	560,100	—
	ГЛАВА III.							
	Кабельная сѣть и фидера.							
16	3-хъфазный кабель напряженія 15,000 вольтъ . . . . . клм.	37	7,500	—	277,500	—		—
17	Питательные провода (фидера) постояннаго тока 2,400 в. . . . . кл.	22	4,000	—	88,000	—	365,500	—
	ГЛАВА IV.							
	Воздушная проводка и электрическое соединеніе рельсъ.							
18	Воздушная проводка на всѣхъ электрифицируемыхъ путяхъ . килом.	45,7	20,000	—	914,400	—		—
19	Обратная проводка . . . . . „	45,7	1,500	—	68,550	—		—
20	Оборудованіе станціонныхъ путей „	10	15,000	—	150,000	—	1.132,550	—
	ГЛАВА V.							
	Вагонныя мастерскія.							
21	Добавочное оборудованіе мастерскихъ.	—	—	—	40,000	—	40,000	—
	ГЛАВА VI.							
	Подвижной составъ.							
22	Моторъ-вагоновъ . . . . . шт.	27	50,000	—	1.350,000	—		—
23	Вагоновъ для ремонта воздушной проводки . . . . . шт.	2	15,000	—	30,000	—		—

№№ по порядку.	Наименованіе работъ.	Количество.	ЦѢНА.		СУММА.			
					Частная.		Общая.	
			Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
24	Оборудованіе прицѣпныхъ вагоновъ проводами, управленіе и освѣщеніе.	60	1,400	—	84,000	—		—
25	Запасныя части 4% общей стоимости.	—	—	—	58,560	—		—
26	Общіе расходы по подвижному составу въ размѣрѣ 2½ % отъ главы VI .	—	—	—	38,064	—	1.560,624	—
	ГЛАВА VII.							
	Общіе расходы.							
27	Техническій надзоръ 6% съ общей стоимости кромѣ главы VI	—	—	—	238,838	—		—
28	Около 1% отъ той же суммы на непредвидѣнные расходы и округленіе	—	—	—	39,858	—		—
29	¼ % на Правительственный надзоръ .	—	—	—	10,000	—	288,696	—
	Итого . . .	—	—	—	—	—	5.850,000	—

СМѢТА

по эксплоатаціи электрофицированнаго участка Москва-Раменское.

№№ §§ по порядку.	Наименованіе работъ и матеріаловъ.	Количество.	Цѣна.		Суммы.			
					Частная.		Общая.	
			Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
	ГЛАВА I.							
	Центральная электрическая станція.							
1	Нефть при расходѣ въ 0,041 пуда на 1 к. в. ч. 14000.000 к. в. ч. въ годъ пуд.	574000	—	35	200900	—		
2	Смазка и обтирочный матеріалъ около 4,5% расхода на нефть . .	—	—	—	9000	—		
3	Служебный персоналъ 3 р. на 1 к. в. станціи . . . . к. в. . .	10000	3	—	30000	—		
4	Ремонтъ и замѣна частей новыми и содержаніе станціи въ порядкѣ 0,25 коп. на 1 к. в. ч.	—	—	—	35000	—		
5	Очистка воды и разные расходы по 300 р. въ мѣсяцъ	—	—	—	3600	—	278500	—
	ГЛАВА II.							
	Электрическое оборудованіе линіи.							
	Возобновленіе мѣдныхъ проводовъ, тросовъ и т. д., а также ремонтъ и надзоръ 400 руб. съ километра пути . . . . . клм.	45,7	400	—	18280	—	18280	—

№№ §§ по порядку.	Наименованіе работъ и матеріаловъ.	Количество.	Цѣна.		Суммы.			
					Частная.		Общая.	
			Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
	ГЛАВА III.							
	Подвижной составъ.							
	Ремонтъ, осмотръ и содержаніе моторныхъ вагоновъ и вагоновъ спеціальнаго назначенія 2,5 коп. съ поѣздо-килом 1700000 .	—	—	—	42500	—	42500	—
	ГЛАВА IV.							
	Служебный персоналъ.							
	Машинисты, монтеры и наблюдающій персоналъ 2,5 коп. съ поѣздо-килом. 1700000 .	—	—	—	42500	—	42500	—
	ГЛАВА V.							
	Подстанція и аккум. батареи.							
1	Служебный персоналъ 1 р. 50 к. на 1 к. в. часъ	4000	1	50	6000	—		
2	Ремонтъ и содержаніе 0, 15 коп. на 1 к. в. ч. 7000000 к. в часовъ .	—	—	—	10500	—		
3	Двѣ аккумуляторныя батареи по 1000 амперъ-часовъ	—	—	—	20000	—	36500	—
	Итого .	—	—	—	—	—	418280	—
	Непредвидѣнные расходы около 5%						21720	—
	ВСЕГО .	—	—	—	—	—	440000	—

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

къ проекту укрѣпленія полотна 289 версты Сызранской линіи.

Настоящій проектъ представляетъ собою лишь видоизмѣненіе первоначальнаго проекта, утвержденнаго Инженернымъ Совѣтомъ въ засѣданіи 7 октября 1911 г. Общія соображенія, на основаніи которыхъ запроектированы укрѣпленія, съ достаточною полнотою выяснены въ пояснительной запискѣ къ первоначальному проекту, почему здѣсь о нихъ упоминаться не будетъ, а будутъ лишь изложены причины, повліявшія на измѣненіе нѣкоторыхъ деталей проекта.

Не лишнимъ будетъ замѣтить, что продолжавшееся все время обслѣдованіе косогора не установило никакихъ фактовъ, служащихъ къ опровержанію основной идеи проекта, а, наоборотъ, дало нѣсколько новыхъ данныхъ для доказательства ея правильности. Такъ, напримѣръ, теперь, повидимому, можно считать установленнымъ, что полоса берега между полотномъ и рѣкою не подвергается никакимъ горизонтальнымъ перемѣщеніямъ при просадкахъ полотна. Створъ, установленный весною, приблизительно параллельно полотну, осенью оказался точно на прежнемъ мѣстѣ, хотя лѣтнія просадки полотна были довольно значительны (см. копію акта отъ 3 ноября 1911 г.).

Дамбы.

Уже при разсмотрѣніи проекта въ Инженерномъ Совѣтѣ нѣкоторыми членами его было высказано мнѣніе, что три проектированныя подводныя дамбы въ руслѣ притока Волги недостаточно обезпечатъ берегъ отъ размыва, и что число дамбъ слѣдуетъ увеличить. Съ другой стороны, продолжавшіяся все лѣто и осень наблюденія надъ берегомъ и рѣкою еще разъ подчеркнули фактъ чрезвычайной подвижности и неустойчивости подводнаго откоса берега.

Сопоставляя этотъ фактъ съ высказанными въ Инженерномъ Совѣтѣ опасеніями, управленіе дороги пришло къ убѣжденію въ необходимости увеличить число дамбъ до пяти, расположивъ послѣднія нѣсколько гуще, чѣмъ это предполагалось

прежде, а также нѣсколько удлинивъ непосредственно защищаемую ими полосу берега даже за предѣлы наблюдаемыхъ просадокъ полотна.

Соотвѣтственно этому, запроектированы 2 новыя дамбы №№ 0 и 4, изъ коихъ первая имѣетъ характеръ скорѣе отбойной, чѣмъ наносоудержательной, и служитъ для ниже лежащихъ защитою отъ удара рѣчной струи. Новая дамба № 4 расположена немного выше (по теченію) границы просадокъ полотна въ сторону Сызрани съ такимъ расчетомъ, чтобы отложенные ею наносы какъ разъ покрыли подводный откосъ берега до конца раіона просадокъ и даже нѣсколько ниже. Съ другой стороны, дамба № 4 обезпечитъ удержаніе на мѣстѣ отложенныхъ дамбою № 3 наносовъ, которые здѣсь, какъ и вообще на всемъ протяженіи между дамбами №№ 1 и 4, окажутся какъ бы въ ящикѣ.

Остальныя дамбы №№ 1, 2 и 3 измѣнили свое положеніе, въ зависимости какъ отъ получившейся возможности ихъ сблизить, такъ и отъ мѣстныхъ условій (грунта, живого сѣченія и береговой линіи).

Нѣтъ ни малѣйшаго сомнѣнія, что такое измѣненіе числа и расположенія дамбъ поведетъ къ болѣе обильному и равномѣрному отложенію наносовъ, т. е. еще лучше обезпечитъ достиженіе поставленной первоначальнымъ проектомъ для этихъ устройствъ цѣли.

Вслѣдствіе желанія Казанскаго округа путей сообщенія понизить верхъ дамбъ приблизительно на 0,40 саж. для лучшаго обезпеченія удобствъ судоходства въ будущемъ, отмѣтка верха дамбъ въ предѣлахъ возможнаго судоходства въ новомъ проектѣ нигдѣ не превышаетъ 4,50 вмѣсто прежде предположенныхъ 4,93.

Продольный профиль дамбъ нѣсколько перепроектированъ съ приданіемъ верху ихъ большаго уклона (отъ 1/6 до 1/20) отъ берега къ стрежню. Такой профиль оправдывается какъ практикою подобныхъ же сооруженій на Волгѣ, такъ и тѣмъ соображеніемъ, что защитѣ одеждою изъ наносовъ подлежитъ главнымъ образомъ подводный откосъ берега, а спроектированный профиль обезпечитъ отложеніе наноса именно у берега.

Укрѣпленіе берега.

Такъ какъ нельзя съ увѣренностью сказать, что въ первый же годъ промежутки между дамбами заполнятся наносами до высоты ихъ гребня, или вообще до такой, которая была бы достаточной для защиты неустойчиваго подводнаго откоса, то послѣдній предположено закрыть въ наиболѣе опасныхъ мѣстахъ фашиннымъ тюфякомъ, который покроетъ также и надводную часть берега на 5 саж. выше урѣза межени.

Выше этого горизонта укрѣпленіе берега будетъ состоять изъ одиночной мостовой въ клѣткѣ.

Если по смѣтѣ получатся сбереженія, на что есть основаніе надѣяться, то они будутъ употреблены на укладку такого тонкаго тюфяка и между дамбами №№ 2—4.

Такъ какъ берегъ въ предѣлахъ колебанія горизонта воды состоитъ изъ довольно плотныхъ породъ, прорѣзываемыхъ даже кое-гдѣ камнемъ, то проектируемую нынѣ защиту его слѣдуетъ признать вполнѣ достаточной: эта часть берега и безъ всякой защиты весьма успѣшно противостояла размыву высокими водами. Такимъ образомъ, усиленіе защиты самой слабой части берега предположено за счетъ ослабленія таковой на части, наименѣе въ ней нуждающейся.

Штольни.

Обѣ штольни сохранили первоначально проектированное направленіе и протяженіе.

Производившимся буреніемъ было установлено нахожденіе въ нижней части берега довольно непостояннаго водоноснаго слоя приблизительно на отмѣткѣ 9,00—7,00. Этимъ въ связи съ отмѣткою горизонта меженныхъ водъ, опредѣлилась отмѣтка начала нижней штольни и отчасти ея уклонъ: входъ долженъ быть устроенъ возможно ниже, но такъ, чтобы онъ не заливался при случайныхъ повышеніяхъ меженныхъ водъ, уклонъ долженъ быть наименьшій—для возможности перехватить всю воду вышеупомянутаго слоя, но достаточный для удобнаго стока воды и съ небольшимъ запасомъ, напримѣръ, на случай возможной мѣстной осадки.

Такимъ требованіямъ удовлетворяютъ: отмѣтка выхода штольни 7,00 и ея продольный уклонъ=0,005. Нижняя штольня только въ одномъ мѣстѣ на незначительномъ протяженіи идетъ выше грунтовой воды, при чемъ весьма правдоподобно, что эта вода представляетъ собою какое-нибудь случайное мѣстное скопленіе.

Хотя въ верхней части косогора подлежащій каптажу значительный водоносный слой идетъ приблизительно на отмѣткѣ 23,00—20,00, верхняя штольня запроектирована тоже съ 0,005 уклономъ ниже этого слоя, съ выходомъ, приблизительно, на уровнѣ подошвы полотна, что даетъ возможность выпустить изъ нея воду въ деревянную галлерею 289 версты черезъ существующую параллельную плотину штольни.

Такое низкое заложеніе штольни нисколько не ухудшитъ условій осушенія указаннаго водоноснаго слоя, такъ какъ по-

слѣдній будетъ все же весь перехваченъ колодцами и осушительными трубками, входящими въ потолокъ штольни. Съ другой стороны, оно даетъ большую увѣренность, вообще, въ успѣшности осушенія косогора, гдѣ, въ виду перемѣшанности породъ и слоевъ, возможно ожидать мѣстныхъ скопленій воды или отдѣльныхъ подземныхъ струй и ниже главнаго водоноснаго слоя. Существованіе послѣднихъ подтверждается тѣмъ значительнымъ дебетомъ (до 5000 ведеръ въ сутки), который верхняя штольня стала давать при самомъ началѣ разработки, когда еще трудно было бы допустить, чтобы она могла питаться уже водою главнаго слоя.

Для характеристики ея осушительнаго дѣйствія интересно отмѣтить, что 13-го февраля с. г., когда она была прорыта на длину 34 саж., вода изъ скважины № 29, расположенной на разстояніи 85,00 саж. отъ входа и—50 саж. отъ мѣста работы, ушла. Въ этотъ же день дебетъ штольни возросъ съ 5.500 ведеръ до 14.000.

Отводъ поверхностной воды.

Предположенія, касающіяся планировки мѣстности и отвода поверхностныхъ водъ, остались безъ измѣненія.

Смѣта.

Несмотря на то, что количество работъ по настоящему проекту значительно увеличено противъ первоначальнаго, стоимость всей работы сведена къ прежней цифрѣ. 320.000 руб. Это объясняется, главнымъ образомъ, тѣмъ, что массовая заготовка матеріаловъ, производившаяся, главнымъ образомъ, мѣстнымъ населеніемъ, дала возможность получить ихъ по сравнительно дешевой цѣнѣ.

СПРАВКА

о положеніи работъ по укрѣпленію полотна между ст. Сызрань и Батраки на 288—289 верстахъ Сызранской линіи.

Получено распоряженіе Управленія ж. д. о приступѣ къ работамъ отъ 4 ноября 1911 г. Къ заготовкѣ матеріала было приступлено немедленно.

Къ работамъ приступлено 20 декабря 1911 г.

Устройство тюфячныхъ полузапрудъ окончено, при чемъ сдѣлано:

хворостяныхъ тюфяковъ	2.200	куб. саж.,
каменной наброски	333	„ „
устроено подводныхъ и надводныхъ укрѣпленій берега тонкими тюфяками	5.250	кв. саж.,
устроено нижней штольни	100	пог. „
устроено верхней штольни	160	„ „
изготовлено деревянной обдѣлки для штоленъ на	790	„ „

При устройствѣ верхней штольни въ буровыхъ скважинахъ и шурфахъ, расположенныхъ, приблизительно, въ 50 саж. раіонѣ около штольни, вода исчезла при чемъ дебетъ штольни увеличился съ 5.000 вед. въ сутки до 14.000 вед.

Въ нижней штольнѣ тоже появилась вода.

На работѣ находились преимущественно мѣстные рабочіе; число ихъ доходило до 1.000 чел. ежедневно.

Хворостъ и камень заготовлялись въ предѣлахъ Симбирской и Самарской губерній, т. е. въ мѣстности, пострадавшей отъ недорода.

Всего было израсходовано:

хвороста около	2.500	куб. саж.
камня	2.800	„ „

На выполненіе этой заготовки потребовалось около 70.000 рабочихъ дней.

Для скорѣйшаго заполненія промежутковъ между полузапрудами слѣдовало бы при прорытіи проектируемаго канала въ отмели вынутый грунтъ по рефулернымъ трубамъ направить въ вышеуказанное пространство.

КЪ ВОПРОСУ

объ урегулированіи русла р. Волги у гор. Сызрани.

Состояніе р. Волги у г. Сызрани.

Среди городовъ Поволжья Сызрань занимаетъ видное мѣсто какъ крупный центръ преимущественно хлѣбной промышленности. Такое значеніе ея поддерживается плодородіемъ обширнаго сельскохозяйственнаго раіона, къ ней тяготѣющаго, интенсивностью промышленной жизни этого раіона и, наконецъ, благопріятнымъ положеніемъ самого города, отстоящаго отъ Москвы всего въ 865 верстахъ и располагающаго такими путями сообщенія, какъ Волга и 3 желѣзныя дороги: Сибирская, Сызрано-Вяземская и Московско-Казанская. Достаточно сказать, что, по суточной переработкѣ хлѣба, Сызрань почти равна Самарѣ (60 тыс. противъ 65 тыс. пудовъ) и стоитъ вмѣстѣ съ нею тотчасъ послѣ Саратова и Нижняго-Новгорода, занимающихъ первыя два мѣста въ мукомольной промышленности Россіи.

Къ сожалѣнію, происходящее за послѣдніе годы измѣненіе русла рѣки Волги у Сызрани грозитъ не только прекращеніемъ дальнѣйшаго развитія города, но ставитъ подъ вопросомъ даже возможность сохраненія за нимъ того значенія, которое онъ успѣлъ уже пріобрѣсти.

Было время теперь давно забытое, когда городскія пристани Сызрани находились на берегу самой Волги. Съ тѣхъ поръ размывы нагорнаго берега рѣки у с. Батраковъ, частью естественные, частью вызываемые непрерывными подсыпками уходящаго въ рѣку песка на полотнѣ Сызрано-Вяземской ж. д., рѣзко измѣнили профиль дна Волги у Сызрани и основное русло рѣки, протекавшее у города, разбилось въ настоящее время на 4 рукава, при чемъ не исключена возможность образованія въ ближайшемъ будущемъ еще и пятаго.

Указанное обстоятельство привело къ тому, что старое русло Волги—теперь Сызранская Воложка—уже давно перестало быть судоходнымъ и суда подходятъ по нему къ городу только во время весенняго половодья. То же происходитъ и съ ближайшимъ къ городу рукавомъ Волги, такъ называемой „коренной Волгой", на которомъ находятся Раковскія пристани, обслуживающія го-

родъ въ остальное время навигаціи. Уже сейчасъ этотъ рукавъ доступенъ для судовъ только въ нижней своей части. Съ обмелѣніемъ его, Сызрань окажется окончательно отрѣзанной отъ Волги, судоходное русло которой (такъ называемая „Лопатинская Воложка") будетъ отстоять отъ города на 7—8 верстъ по прямой линіи и отдѣляться отъ него двумя широкими, хотя и мелкими, рукавами рѣки. Есть основаніе думать, что и это третье русло будетъ, при отсутствіи искусственныхъ мѣропріятій, недолговѣчнымъ и, можетъ быть, недалеко то время, когда наименѣе опаснымъ для судоходства и наиболѣе глубокимъ окажется „Застѣнный" рукавъ, находящійся въ 15 верстахъ отъ Сызрани. (См. прилагаемую при семъ карту Волги у г. Сызрани).

Послѣдствія такого явленія будутъ, несомнѣнно, гибельны для Сызрани и не замедлятъ привести къ паденію промышленности во всемъ раіонѣ и къ глубокому разстройству сельскаго хозяйства, которое стоитъ здѣсь въ тѣснѣйшей отъ нея зависимости.

Ходатайства сызранскаго биржевого комитета и изслѣдованіе р. Волги у г. Сызрани.

Сознавая серьезность такого положенія дѣла, Сызранскій биржевой комитетъ еще въ январѣ 1908 г. вошелъ съ соотвѣтственнымъ ходатайствомъ въ М. П. С. объ изслѣдованіи русла рѣки Волги у Сызрани и расчисткѣ его въ цѣляхъ удержанія фарватера вблизи отъ города. Одновременно биржевой комитетъ просилъ о поддержкѣ своего ходатайства и г. Министра Т. и П. Осенью того же года, распоряженіемъ Казанскаго округа П. С., упомянутое изслѣдованіе было дѣйствительно произведено на участкѣ рѣки между с.с. Батраками и Кашпиромъ, при чемъ были выяснены какъ основныя причины разрушенія коренного русла Волги въ этомъ мѣстѣ, такъ и возможныя мѣры борьбы съ этимъ явленіемъ.

Затѣмъ, въ январѣ 1909 г., Сызранскій биржевой комитетъ вошелъ вновь съ ходатайствомъ въ М. П. С. и Т. и П. о томъ, чтобы означенныя мѣропріятія, указанныя въ „пояснительной запискѣ" къ изысканіямъ 1908 г., составленной инженеромъ г. Ковзанъ, были полностью и скорѣйшимъ образомъ осуществлены распоряженіемъ и средствами правительства. Мѣры эти должны были заключаться въ расчисткѣ „коренной" Волги и укрѣпленіи ея отъ засоренія какъ со стороны дальнихъ рукавовъ (Лопатинскаго и Застѣннаго), такъ и со стороны полотна Сызрано-Вяземской ж. д. и, затѣмъ, въ углубленіи канала между коренной Волгой и Сызранской Воложкой, образуемаго Ерикомъ, каковой каналъ далъ бы возможнсть судамъ, направляющимся къ Сызрани или отъ нея, грузиться и разгружаться непосредственно у города, а Сызранская Воложка при наличности канала легко могла бы быть превращена въ прекрасную и очень обшир-

ную гавань для зимовки судовъ, въ чемъ также ощущается сильный недостатокъ на Волгѣ.

Отвѣтъ Министерства Путей Сообщенія.

Въ отвѣтъ на это послѣднее ходатайство Управленіе внутреннихъ водныхъ путей М. П. С. увѣдомило Сызранскій биржевой комитетъ (отношеніемъ отъ 4 іюня 1909 г. № 6426), что въ виду значительной стоимости (ок. 400 тыс. р.) работъ по углубленію канала, имѣющаго „мѣстное значеніе", и недостаточности землечерпательныхъ снарядовъ на р. Волгѣ, М. П. С. не нашло возможнымъ принять на счетъ казны означенныя работы, тѣмъ болѣе, что осуществленіе ихъ „касается главнымъ образомъ интересовъ города, а не транзитнаго судоходства". Если бы, однако, г. Сызрань нашелъ для того частныя средства, Министерство готово было бы оказать съ своей стороны содѣйствіе предоставленіемъ техническихъ силъ для разработки соотвѣтствующаго проекта и наблюденія за исполненіемъ его, а также исходатайствованіемъ особаго сбора съ судовъ для погашенія стоимости произведенныхъ работъ.

Такой отвѣтъ является по существу тяжелымъ и полнымъ отказомъ со стороны правительства въ самомъ насущномъ для города и его экономическаго раіона вопросѣ. Возможно, и даже вѣроятно, что до 1906 г. городское управленіе г. Сызрани не остановилось бы передъ тѣмъ путемъ, который ему указало въ данномъ случаѣ М. П. С. Но пожаръ, постигшій Сызрань 5 іюля 1906 г., до такой степени подорвалъ благосостояніе населенія города и городского управленія, поставивъ въ то же время передъ послѣднимъ цѣлый рядъ болѣе или менѣе неожиданныхъ, но самыхъ неотложныхъ и важныхъ задачъ чисто мѣстнаго характера, что отъ мысли о займѣ для урегулированія русла Волги приходится волей-неволей отказаться, такъ какъ подобный заемъ являлся бы при настоящихъ условіяхъ и не осуществимымъ и непосильнымъ для города *).

Мотивы отказа Министерства Путей Сообщенія.

Независимо, однако, отъ такого вынужденнаго отношенія города къ финансовой сторонѣ вопроса, мотивы отказа въ ходатайствѣ Сызранскаго биржевого комитета, выставленные М. П. С., едва ли могутъ представляться неоспоримыми.

Такихъ мотивовъ въ сущности два. Во-первыхъ, значительность затратъ, потребныхъ для удовлетворенія ходатайства, и, во-вторыхъ, мѣстный характеръ вопроса, представляющаго интересъ для города, *„а не для транзитнаго судоходства"*.

Ниже будетъ подробно показано значеніе г. Сызрани и примыкающаго къ нему раіона въ экономическомъ отношеніи;

---

*) Убытки, понесенные населеніемъ Сызрани, вслѣдствіе пожара, и оставшіеся непокрытыми страховыми преміями и пособіями по приблизительной оцѣнкѣ составляютъ 12 милл. руб. Въ дѣйствительности, они скорѣе больше, чѣмъ меньше этой суммы.

но каково бы оно въ дѣйствительности ни было, абсолютная цифра предположенныхъ затратъ, даже если учесть возможность ошибки въ исчисленіи ихъ, настолько скромна, что затрудненіе Министерства въ ассигнованіи такой суммы для спасенія, или хотя бы только для улучшенія одной изъ крупныхъ пристаней на р. Волгѣ, не можетъ не показаться нѣсколько преувеличеннымъ. Еще непонятнѣе станетъ подобное отношеніе со стороны Министерства, если принять во вниманіе его предложеніе биржевому комитету или городскому управленію изыскать частныя средства для производства требуемыхъ работъ.

Дѣйствительно, если Министерство признаетъ цѣлесообразность проектированныхъ работъ, хотя бы въ интересахъ только города—пристани, если оно предлагаетъ содѣйствіе своихъ техническихъ силъ и если въ установленіи особаго сбора съ судовъ оно усматриваетъ надежный источникъ для погашенія стоимости произведенныхъ работъ,—то почему все-таки, хотя бы въ виду указанныхъ послѣдствій пожара 1906 г., оно не находитъ возможнымъ принять означенныя работы на счетъ казны, которая такъ же, какъ и городъ, могла бы съ полнымъ основаніемъ разсчитывать на возмѣщеніе своихъ затратъ путемъ установленія въ свою пользу упомянутаго особаго сбора съ судовъ?

Очевидно, рѣшающимъ мотивомъ отказа явилось для Министерства не соображеніе о размѣрахъ денежной затраты, а то обстоятельство, что вопросъ объ урегулированіи русла Волги и устройствѣ канала у Сызрани имѣетъ, по мнѣнію Министерства, исключительно мѣстное значеніе и интересовъ транзитнаго судоходства не затрагиваетъ.

На этомъ роковомъ для г. Сызрани утвержденіи необходимо поэтому остановиться возможно подробнѣе.

I.

Характеристика грузооборота р. Волги.

Въ чемъ состоитъ сущность волжскаго грузооборота и каковы, въ зависимости отъ нея, задачи и потребности волжскаго судоходства?

Таковъ вопросъ, который надо рѣшить для того, чтобы правильно разобраться во взглядѣ, выдвинутомъ М. П. С. на взаимныя отношенія интересовъ транзита и отдѣльныхъ волжскихъ пристаней.

Бассейнъ р. Волги играетъ въ современной Россіи (начиная съ XIII вѣка) ту же, если не болѣе важную роль, какую нѣкогда игралъ въ древней Руси Днѣпръ, являвшійся главнымъ звеномъ великаго воднаго пути отъ Балтійскаго моря къ Черному. Съ развитіемъ экономической жизни Россіи непрерывно возрастало

и значеніе волжскаго воднаго пути. Появленіе желѣзныхъ дорогъ не только не уменьшило этого роста, но еще болѣе содѣйствовало ему, вызвавъ оживленный обмѣнъ грузовъ между Волгой и рельсовыми путями. Стоитъ только взглянуть на карту Европейской Россіи, чтобы понять, какое экономическое значеніе должна имѣть колоссальная водная артерія, соединяющая сѣв.-востокъ Кавказа черезъ Рыбинскъ и каналы съ Петербургомъ и огибающая грандіозной дугой съ сѣвера, сѣверо-востока и востока московскій промышленный раіонъ и потребительный рынокъ центральной Россіи.

Размѣры волжскаго грузооборота.

Чтобы иллюстрировать это значеніе Волги, достаточно привести хотя бы слѣдующія данныя.

Въ 1904 г. всего было отправлено по Волгѣ 1291,7 милл. пуд., а прибыло 1055,8 милл. пуд. Ежемѣсячное отправленіе грузовъ, въ среднемъ, за 1903—05 г.г. достигало 310 милліоновъ или свыше 10 милл. пудовъ въ сутки, а общая сумма отправленія и прибытія грузовъ въ навигацію равнялась приблизительно половинѣ всего того, что перевозится всѣми желѣзными дорогами Россіи за цѣлый годъ.

Распредѣленіе грузовъ по Волгѣ.

Характеръ этого внушительнаго грузооборота можно уяснить себѣ изъ данныхъ, касающихся перевозки одного изъ главныхъ волжскихъ грузовъ—бакинской нефти. Въ 1904 г. въ Астрахань прибыло 336,2 милл. пудовъ нефти и ушло отсюда вверхъ по Волгѣ 324 милл. Въ Царицынѣ изъ этого количества было сдано 43,8 милл. пудовъ для передачи на Юго-Восточныя ж. д. и для топлива пароходовъ; на дальнѣйшемъ пути разгружено: въ Камышинѣ 12 милл. пуд., въ Саратовѣ—45 милл., въ Вольскѣ—1,5 милл., въ Сызрани—12,9 милл., въ Самарѣ—13 милл. въ Симбирскѣ—0,7 милл.; затѣмъ 7,2 милл. пудовъ направляется въ сторону на Каму, Уфу, Вятку, Пермь и Чусовую, а остальное количество нефти продолжаетъ двигаться вверхъ по Волгѣ; Казань выгрузила 13,2 милл., Нижній-Новгородъ—66,2 милл.; отсюда опять отдѣляется въ сторону по Окѣ—потокъ въ 16,3 милл. пуд. и затѣмъ сдано: въ Кинешмѣ—14,6 милл., въ Костромѣ—2,3 милл., въ Ярославлѣ—38 милл. и въ Рыбинскѣ остатокъ въ 33,7 милл. пуд., часть котораго направляется отсюда по желѣзной дорогѣ до Петербурга.

Эта картина безусловно типична для волжскаго грузооборота. Съ любымъ грузомъ, отправляемымъ съ любой точки Волги, происходитъ въ общихъ чертахъ то же самое.

Преобладающее направленіе грузовъ — вверхъ по Волгѣ.

Весьма важно, однако, отмѣтить, что движеніе грузовъ вверхъ и внизъ по Волгѣ далеко не уравновѣшивается другъ другомъ. Общее преобладающее направленіе грузооборота, какъ разъ, обратно теченію рѣки. Въ то время, какъ Рыбинскъ сдалъ на Волгу, напр., въ 1907 г. всего 17,1 милл. пуд. и получилъ

60,7 милл., Астрахань въ томъ же году получила 64,5 милл. пуд. и сдала 304,6 милл.

Значеніе низового плеса Волги.

Отправленіе вверхъ преобладаетъ надъ отправленіемъ внизъ въ грузооборотѣ большинства пристаней и, наоборотъ, прибытіе снизу перевѣшиваетъ прибытіе сверху. Вмѣстѣ съ тѣмъ, общій грузооборотъ низового плеса Волги почти вдвое превосходитъ таковой же грузооборотъ верхняго и средняго плесовъ, вмѣстѣ взятыхъ. Въ томъ же 1907 г. только съ наиболѣе крупныхъ пристаней нижняго плеса (Астрахань, Владиміровка, Царицынъ, Камышинъ, Саратовъ съ Покровской слободой, Вольскъ-Балаково, Сызрань съ Батраками, Самара и Симбирскъ) было отправлено грузовъ всего 394,3 милл. пуд. и прибыло на эти пристани 282,9 милл. Между тѣмъ, Казань, Нижній-Новгородъ, Кинешма, Кострома, Ярославль и Рыбинскъ отправили въ 1907 г. всего 42,9 милл. пуд. и получили 306,4 милл. Такимъ образомъ, грузооборотъ главныхъ пристаней нижняго плеса составилъ 677,2 милл. пудовъ противъ 349,3 милл. для остальной части Волги.

Это первое, что необходимо замѣтить для правильной оцѣнки волжскаго грузооборота и интересовъ волжскаго судоходства.

Преобладаніе прибытія надъ отправленіемъ на городскихъ пристаняхъ.

Затѣмъ, оставаясь въ предѣлахъ хотя бы только приведенныхъ цифровыхъ данныхъ, мы можемъ сдѣлать еще и другое весьма важное наблюденіе, выясняющее тотъ же вопросъ. Такъ, оказывается, что общая сумма грузовъ, отправленныхъ въ 1907 г. со всѣхъ перечисленныхъ выше пристаней Волги, равнялась 437,2 милл. пуд.; сумма прибывшихъ грузовъ въ томъ же году дала 588,9 милл. Если мы примемъ, затѣмъ, во вниманіе, что въ первой суммѣ заключается, между прочимъ, и отправленіе Астрахани, являющееся по существу отправленіемъ Кавказа и выразившееся за 1907 г. въ 304,6 милл. пуд., то мы увидимъ, что при сравненіи отправленія и прибытія на упомянутыхъ пристаняхъ крупный перевѣсъ находится на сторонѣ прибытія грузовъ, при чемъ перевѣсъ этотъ имѣетъ, очевидно, не случайный, а вполнѣ закономѣрный характеръ. Причина такого явленія заключается въ томъ, что всѣ перечисленныя пристани, будучи связаны съ желѣзными дорогами, обладаютъ емкостью, далеко превосходящею ихъ собственное потребленіе и, наоборотъ, отправленіе этихъ пристаней, какъ и всѣхъ остальныхъ, зависитъ отъ размѣровъ тяготѣющихъ къ нимъ промышленныхъ раіоновъ и отъ качества и рода продуктовъ мѣстной промышленности *).

Города—распредѣлители, а не поставщики волжскихъ грузовъ.

Такимъ образомъ, роль главнѣйшихъ городскихъ центровъ на Волгѣ въ качествѣ распредѣлителей грузовъ важнѣе, чѣмъ

*) Для Астрахани надо имѣть въ виду, что ея отправленіе состоитъ главнымъ образомъ изъ нефтяныхъ грузовъ, прибывающихъ изъ Баку.

роль тѣхъ же городовъ, въ качествѣ поставщиковъ грузовъ на Волгу. Наоборотъ, пристанями, питающими Волгу грузами, являются, главнымъ образомъ, тѣ относительно мелкія пристани, которыя не вошли въ приведенный выше перечень и которыя, находясь въ сторонѣ отъ желѣзныхъ дорогъ, лишены значенія въ качествѣ потребительныхъ и распредѣлительныхъ пунктовъ. *Отсюда, въ свою очередь, слѣдуетъ, что волжское судоходство, поскольку оно нуждается въ выходѣ для своихъ грузовъ, больше зависитъ отъ узловыхъ городовъ, лежащихъ на ней, чѣмъ эти города—отъ волжскаго судоходства.*

Указанныя соображенія, какъ нельзя лучше, подтверждаются сопоставленіемъ цифръ, касающихся грузооборота волжскихъ городовъ, съ общими суммами грузооборота всей Волги. Къ сожалѣнію, за 1907 и 1906 г.г. послѣднихъ мы въ своемъ распоряженіи еще не имѣемъ. Поэтому приходится довольствоваться данными относительно старыми—за 1905 г.,—которыя, впрочемъ, достаточно типичны. Общее количество всѣхъ грузовъ, отправленныхъ въ 1905 г. по Волгѣ, равнялось 1197,4 милл. пуд., количество прибывшихъ грузовъ составило 951,6 милл. пуд.; въ томъ числѣ пристани, упомянутыя выше, дали: отправленіе 505,2 милл. пуд., изъ коихъ Астрахань дала чужихъ нефтяныхъ грузовъ—284,8 милл. пуд., прибытіе—730,2 милл. пуд. Въ %% это отношеніе выражается въ слѣдующихъ любопытныхъ числахъ: отправленіе съ пристаней, перечисленныхъ нами, исключая нефтяные грузы Астрахани, составило всего 10,05% общаго количества грузовъ, отправленныхъ въ 1905 г. по Волгѣ; прибытіе на тѣ же пристани дало—76,73% общаго прибытія по Волгѣ въ томъ же году.

Вотъ, стало быть, то дѣйствительное взаимоотношеніе, которое существуетъ между городскими пристанями на Волгѣ, связанными съ желѣзными дорогами, и волжскимъ судоходствомъ, и вотъ на сколько послѣднее заинтересовано больше въ первыхъ, чѣмъ наоборотъ. При такихъ условіяхъ говорить о преимущественномъ значеніи транзита по Волгѣ и о второстепенномъ значеніи городскихъ пристаней для судоходства надо съ большой осторожностью. И, если, какъ видно изъ приведенныхъ данныхъ, болѣе ¾ прибывающихъ Волгой грузовъ вынуждены искать выхода изъ нея на пристани, связанныя съ желѣзными дорогами, то, очевидно, что не только доступный и безпрепятственный подходъ къ этимъ пристанямъ, но и возможно совершенное оборудованіе послѣднихъ должно явиться одной изъ важнѣйшихъ задачъ для обезпеченія правильнаго судоходства по Волгѣ. Съ этой точки зрѣнія, ходатайство Сызранскаго биржевого комитета объ урегулированіи русла Волги у г. Сызрани, казалось,

заслуживало бы—въ виду серьезности его мотивовъ—самаго внимательнаго къ себѣ отношенія. Находясь на самомъ бойкомъ мѣстѣ низового плеса Волги и будучи связана желѣзными дорогами какъ съ Москвой, такъ и съ Сибирью, Сызрань, можетъ быть, даже больше Самары имѣетъ всѣ шансы стать важнѣйшимъ распредѣлительнымъ пунктомъ для волжскихъ грузовъ и потому въ благополучіи ея пристани должно быть заинтересовано волжское судоходство, вообще, едва ли не больше даже, чѣмъ самъ городъ.

Современное положеніе волжскаго судоходства.

Къ сожалѣнію, изучая данныя, касающіяся настоящаго положенія судоходства по Волгѣ, нельзя не остановиться съ недоумѣніемъ передъ печальнымъ фактомъ все возрастающихъ передъ нимъ препятствій. Эти препятствія грозятъ, повидимому, серьезно и очень скоро уронитъ значеніе великаго волжскаго пути.

Вотъ картина измѣненія грузооборота по р. Волгѣ за періодъ 1897—1905 г.г. (болѣе позднія данныя, къ сожалѣнію, оказываются еще не разработанными):

Количество всѣхъ грузовъ (въ милл. пуд.).

	Отправленіе.	Прибытіе.
1897 г.	884,9	617,1
1898 „	928,3	637,0
1899 „	955,9	721,0
1900 „	1.058,7	790,1
1901 „	1.113,0	868,6
1902 „	1.142,0	937,3
1903 „	1.192,1	979,5
1904 „	1.291,7	1.055,8
1905 „	1.197,4	951,6

Если присмотрѣться къ приведенной таблицѣ, то мы сейчасъ замѣтимъ, что, послѣ непрерывнаго роста грузооборота въ теченіе ряда лѣтъ съ 1897 г., въ 1905 г. наступаетъ не только остановка, но и внезапное паденіе его, склонное, повидимому, къ дальнѣйшему усиленію въ послѣдніе годы. Конечно, объясняется это явленіе ближайшимъ образомъ войной съ Японіей и отчасти

бакинскими неурядицами, вызвавшими въ 1905 г. значительное сокращеніе нефтяныхъ грузовъ, поступающихъ на Волгу. Не одними политическими условіями не исчерпываются причины отмѣченнаго регресса въ движеніи волжскаго грузооборота. Чтобы обнять ихъ вполнѣ, необходимо принять во вниманіе и тѣ техническія условія, въ которыхъ находится само судоходство по Волгѣ.

Состояніе р. Волги въ верхнемъ, среднемъ и нижнемъ плесахъ.

Плачевное положеніе волжскаго судоходства—фактъ общеизвѣстный. Едва ли, однако, въ равной мѣрѣ извѣстно, что положеніе это тѣмъ хуже, чѣмъ важнѣе данный плесъ или участокъ р. Волги. Наибольшее движеніе по Волгѣ, какъ мы видѣли выше, происходитъ между Астраханью и Н.-Новгородомъ, а въ этихъ предѣлахъ—между Казанью и Саратовомъ; и какъ разъ здѣсь русло Волги оказывается не только въ наиболѣе дурномъ, но, иногда, и прямо критическомъ состояніи. Подобное наблюденіе легко подкрѣпить цифровыми данными.

По заявленіямъ волжскихъ судопромышленниковъ, минимальной глубиной должно быть: въ верхнемъ плесѣ (отъ Рыбинска до Н.-Новгорода)—8 четвертей аршина, въ среднемъ (отъ Нижняго до устья Камы).—10 четвертей, и въ нижнемъ (отъ устья Камы до Астрахани)—12 четвертей. И вотъ таблицы, показывающія, въ теченіе сколькихъ дней за навигацію уровень воды опускался въ каждомъ изъ этихъ плесовъ *ниже* упомянутыхъ minimum'овъ.

1) Плесъ отъ Рыбинска до Нижняго.

Менѣе.	1897	1898	1899	1900	1901	1902 1903 1904	1905	1906	1907
Четв.—вершк.	Число дней въ году.								
8 — 0	130	60	17	71	95	— Не менѣе 8 четвертей.	19	59	— Не мѣнѣе 8 четвертей.
7 — 3	129	53	7	52	94		14	51	
7 — 2	127	50	—	40	91		12	35	
7 — 1	121	49	—	36	85		8	22	
7 — 0	115	39	—	34	72		—	9	
6 — 3	112	35	—	28	59		—	2	
6 — 2	104	29	—	22	50		—	—	
6 — 1	92	28	—	15	34		—	—	
6 — 0	76	27	—	4	26		—	—	
5 — 3	76	24	—	—	20		—	—	
5 — 2	66	20	—	—	8		—	—	
5 — 1	58	13	—	—	3		—	—	
5 — 0	48	2	—	—	—		—	—	
4 — 3	41	—	—	—	—		—	—	
4 — 1	11	—	—	—	—		—	—	

2) Плесъ отъ Нижняго до устья Камы.

Менѣе.	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Четв.—вершк.	Число дн'ей въ году.						
10 — 0	123	59	26	84	85	—	4
9 — 3	119	57	25	83	75	—	0
9 — 2	117	55	22	73	71	—	—
9 — 1	115	54	21	51	68	—	—
9 — 0	113	53	11	46	52	—	—
8 — 3	108	48	9	41	38	—	—
8 — 2	93	41	8	38	23	—	—
8 — 1	91	39	8	33	15	—	—
8 — 0	89	31	5	29	0	—	—
7 — 3	73	24	5	22	—	—	—
7 — 2	71	19	4	8	—	—	—
7 — 1	63	3	3	0	—	—	—
7 — 0	52	2	0	—	—	—	—
6 — 3	43	0	—	—	—	—	—
6 — 2	39	—	—	—	—	—	—
6 — 1	19	—	—	—	—	—	—
6 — 0	2	—	—	—	—	—	—
5 — 3	1	—	—	—	—	—	—
5 — 2	0	—	—	—	—	—	—

3) Плесъ отъ устья Камы до Астрахани.

Менѣе.	1902	1903	1904	1905	1906	1907
Четв.—вер.	Число дней въ году.					
12 — 0	22	91	15	9	108	31
11 — 3	17	80	—	—	94	—
11 — 2	16	74	—	—	85	27
11 — 1	13	62	13	—	73	—
11 — 0	9	46	9	—	65	24
10 — 3	—	—	3	5	48	—
10 — 2	—	40	1	4	47	15
10 — 1	—	30	—	—	42	—
10 — 0	—	29	—	—	39	13
9 — 3	—	15	—	—	32	9
9 — 2	—	13	—	—	25	7
9 — 1	—	8	—	—	7	5
9 — 0	—	5	—	—	4	3

Неудовлетворительное состояніе нижняго плеса.

Изъ сравненія этихъ таблицъ видно, что въ то время, какъ въ верхнемъ и среднемъ плесахъ Волги судоходство, благодаря землечерпательнымъ работамъ, приближается понемногу къ тре-

буемымъ нормальнымъ условіямъ, — въ нижнемъ, имѣющемъ наиболѣе важное значеніе плесѣ—оно, напротивъ, все болѣе уклоняется отъ нормы и грозитъ самыми серьезными затрудненіями для торговаго судоходства.

Въ своемъ докладѣ Совѣту Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна, изъ котораго заимствована часть приведенныхъ выше данныхъ, инженеръ Н. Н. Бехтеревъ даетъ, между прочимъ, слѣдующую чрезвычайно любопытную справку: „24 сентября 1907 г. наименьшая глубина р. Волги, считая снизу по теченію, между Камышиномъ и Саратовомъ 10 четвертей, между Саратовомъ и устьемъ Камы—12 четвертей, между устьемъ Камы и Казанью—13 четвертей, между Казанью и Н.-Новгородомъ—12 четвертей 2 вершка и между Н.-Новгородомъ и Рыбинскомъ—10 четвертей; такимъ образомъ, плесъ ниже Саратова имѣлъ одинаковую глубину съ плесомъ у Рыбинска, а между Н.-Новгородомъ и устьемъ Камы глубина была на 2 четверти 2 вершка больше, чѣмъ ниже Саратова“.

Причины этого явленія.

Причины такого страннаго на первый взглядъ явленія достаточно выяснены Совѣтомъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна и заключаются онѣ въ томъ, что у Казанскаго округа П. С., на обязанности котораго лежитъ забота о поддержаніи и улучшеніи въ этомъ плесѣ волжскаго воднаго пути, нѣтъ достаточнаго землечерпательнаго флота для одновременныхъ работъ на всѣхъ трехъ плесахъ Волги, а отвлеченіе машинъ съ верхового плеса на низовой невозможно, потому что „нарушеніе систематическаго землечерпанія на верховомъ плесѣ немедленно повлекло бы за собой обмелѣніе верхняго плеса и уничтоженіе достигнутыхъ тамъ благопріятныхъ результатовъ“.

Справедливость требуетъ сказать, что ненормальность такого положенія вещей вполнѣ сознается округомъ, и не его вина, если его ходатайства объ ассигнованіи необходимыхъ средствъ на обновленіе и расширеніе волжскаго землечерпательнаго флота остаются безъ удовлетворенія. Какъ бы то ни было, однако, послѣдствія такого порядка вещей, должны тяжело отражаться на грузооборотѣ р. Волги и если въ отмѣченномъ выше сокращеніи послѣдняго въ 1905 г. можно видѣть отчасти результатъ случайныхъ политическихъ событій, пережитыхъ Россіей, то несомнѣнно болѣе глубокой основной причиною этого факта являются тѣ препятствія, которыя приходится встрѣчать волжскому судоводству въ дурномъ содержаніи рѣчного пути и неудовлетворительномъ оборудованіи пристаней, затоновъ и мѣстъ зимовокъ, а равно и станцій въ смыслѣ передачи грузовъ съ желѣзныхъ дорогъ на воду и обратно (*см. цитированный докладъ инж. Н. Н. Бехтерева*).

Движеніе грузооборота важнѣйшихъ пристаней на рѣкѣ Волгѣ.

Явленіе, отмѣченное въ общей работѣ рѣки, проявляется, конечно,—и, можетъ быть, еще нагляднѣе—въ грузооборотѣ отдѣльныхъ пристаней Волги. Если общій грузооборотъ бассейна Волги, возросши съ 1897 по 1904 г. на 56%, затѣмъ сталъ падать, понизившись въ 1905 г. на 9%, а въ слѣдующіе два года, по крайней мѣрѣ, еще на столько же (всего съ 1905 по 1907 г. не менѣе, чѣмъ на 20%), то и въ работѣ отдѣльныхъ пристаней мы видимъ то же печальное явленіе—прекращеніе роста, а затѣмъ, съ 1905 г., и постепенное паденіе ихъ грузооборота. Съ 1897 г. по 1904 г., увеличеніе работы для нѣкоторыхъ пристаней достигаетъ свыше 100%; обратное движеніе, начинающееся съ этого критическаго момента, достигаетъ, въ свою очередь, всего за два—три года 20—25%.

Вотъ таблица, показывающая измѣненія грузооборота по отдѣльнымъ важнѣйшимъ пристанямъ р. Волги за періодъ съ 1897 по 1907 г.: (см. стр. 13).

Изъ разсмотрѣнія этой таблицы нельзя не вывести заключенія, подкрѣпляющаго сдѣланное выше замѣчаніе о причинахъ регресса въ развитіи грузооборота волжскаго бассейна. Уже самая неравномѣрность упомянутаго регресса, размѣры котораго тѣмъ тревожнѣе, чѣмъ ниже по Волгѣ, говоритъ за то, что здѣсь передъ нами не только результатъ общихъ политическихъ условій и экономическаго кризиса, наступившихъ съ 1904 г., но и очевидное вліяніе органическихъ дефектовъ волжскаго судоходства, особенно чувствительныхъ на низовомъ плесѣ Волги.

Состояніе р. Волги у узловыхъ пристаней.

Въ связи съ сказаннымъ выше о значеніи городскихъ пристаней для судоходства и отношеніи къ этому вопросу Министерства любопытно отмѣтить, что худшія условія для судоходства мы встрѣчаемъ вообще именно вблизи упомянутыхъ пристаней, т. е. какъ разъ тамъ, гдѣ ихъ не должно бы быть вовсе.

По сообщенію инж. А. Н. Голубева (Труды сов. съѣздовъ судовл. волжск. басс., вып. 2-й, 1909 г.), „въ навигацію 1907 г. въ плесѣ Самара-Астрахань наиболѣе затруднительными и требовавшими одновременной расчистки мѣстами были слѣдующіе перекаты: Лопатинская-Воложка у Сызрани, Средне-Саратовскій перекатъ у Саратова, Несвѣтаевскій перекатъ—40 верстъ ниже Саратова, Козій перекатъ—30 верстъ ниже Камышина и Купоросный перекатъ и въ обходъ его Куропаткинская Воложка у Царицына. На этихъ перекатахъ въ концѣ сентября 1907 г. глубина была меньше, нежели въ плесѣ Нижній—устье Камы настолько, что напр., на Куропаткинской Воложкѣ было 9 четвертей 1 верш., когда наименьшая глубина до Нижняго, на Боровскомъ перекатѣ, была 12 четвертей“.

Слѣдствія неудовлетворительнаго состоянія судоходства.

Результатомъ такого положенія вещей являются два порядка явленій: съ одной стороны, плачевное состояніе Волги и особенно низового плеса ея, откуда именно и течетъ грузовой по-

	Рыбинскъ.		Ярославль.		Кострома.		Кинешма.		Н.-Новгородъ.		Казань.		Симбирскъ.		Самара.		Сызрань-Батраки.		Вольскъ-Балаково.		Саратовъ.-Покр. Слоб.		Камышинъ.		Царицынъ.		Владиміровка.		Астрахань.	
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
	В Ъ М И Л Л І О Н А Х Ъ П У Д О В Ъ.																													
1897	5,5 / 4,6	39,7	3,0	40,4	2,1	15,9	1,3	19,3	27,3	85,8	10,6	27,1	5,9	2,5			4,5	13,1												
1898	2,5 / 3,7	42,0	2,1	25,3	2,1	18,8	1,1	22,9	40,5	93,0	10,7	20,0	4,1	2,9			6,1	13,7												
1899	5,2 / 3,6	33,3	3,3	60,9	2,5	20,6	1,2	29,2	37,9	83,0	14,7	23,9	3,3	2,6			4,1	11,8												
1900	4,1) / 3,1)	66,4	3,1	68,7	1,8	23,7	1,5	29,3	45,0	97,6	12,8	29,1	7,9	2,6			4,2	13,7												
1901	4,1) / 6,8)	61,4	7,4	74,4	2,2	22,1	1,5	31,6	33,2	105,7	10,8	34,3	6,1	2,3	15,4	45,4	6,0	17,0	2,7	4,3	14.0	84.4	8,2	9,3	4,2	102,9	13,9	0,0	291,2	86,4
1902	4,8) / 6,5)	68,6	2,9	75,5	3,2	19,6	1,4	26,0	32,2	126,1	15,8	38,2	4,1	4,5	8,7	51,2	6,9	18,1	7,2	6,5	18,7	104,6	4,6	18,6	7,9	104,2	19,6	0,4	367,8	81,9
1903	7,1) / 7,5)	74,9	3,3	65,5	4,8	22,4	1,6	29,5	55,8	114,0	10,7	41,6	6,0	5,2	11,7	55,1	8,9	19,0	7,0	6,2	22,5	91,7	5,3	25,9	7,0	131,3	17,1	0,7	327,1	81,9
1904	8,1) / 9,0)	74,4	5,5	61,6	3,5	19,8	2,3	29,3	63,8	130,3	12,4	38,4	7,6	4,8	19,8	55,4	10,1	18,1	11,0	7,4	21,5	115,1	5,4	27,0	11,6	140,0	18,9	0.7	340,1	90,2
1995	8,2) / 9,2)	80,1	4,6	64,8	3,2	18,0	1,5	33,7	64,0	94,0	12,8	37,7	10,5	5,7	19,5	68,0	8,3	23,5	10,0	7,8	20,1	82,7	3,5	18,9	7,9	116,2	22,5	1,5	302,9	73,2
1906	—	—	4,8	54,3	4,2	21,4	1,5	28,3	44,5	88,2	10,7	33,9	2,1	5,8	21,1	48,2	4,3	15,0	7,7	6,2	16,8	41,9	5,5	15,1	24,4	69,0	25,1	1,2	263,3	54,4
1907	17,1	60,7	3,6	56,4	4,3	20,1	1,6	27,6	45,9	99,2	11,4	42,4	2,6	4,1	17,1	67,5	5,4	20,3	2,1	3,9	17,7	47,5	3,3	10,9	21,0	62,3	19,8	0,8	304,6	64,5

токъ, распредѣляющій всю массу грузовъ въ направленіи снизу вверхъ по рѣкѣ, лишаетъ страну тѣхъ экономическихъ выгодъ, которыхъ она въ правѣ ожидать отъ рѣчного пути настолько исключительнаго значенія, какъ Волга; съ другой стороны, такія явленія, какъ „уходъ“ Волги въ 60-хъ годахъ отъ Саратова и подобная же перспектива, ожидающая Самару и Сызрань въ ближайшемъ будущемъ, не могутъ не разстраивать правильнаго экономическаго развитія Поволжья, угрожая глубокими потрясеніями сложившимся условіямъ жизни и выдвигая передъ тяготѣющими къ пристанскимъ городамъ экономическими округами и самими городами необходимость пережить болѣзненный процессъ перетасовки экономическихъ отношеній и связей и отысканія новыхъ торгово-промышленныхъ центровъ.

Выводы. Подводя итоги сказанному, мы должны, прежде всего, напомнить сдѣланныя нами выше наблюденія при характеристикѣ волжскаго грузооборота и условій судоходства по р. Волгѣ.

На этомъ экономическомъ значеніи волжскаго воднаго пути мы не будемъ снова останавливаться,—оно ясно само по себѣ. Отмѣтимъ только слѣдующія положенія.

Изъ трехъ плесовъ, на которые, обыкновенно, дѣлится теченіе р. Волги, преобладающее значеніе принадлежитъ *нижнему плесу*. Такому значенію его соотвѣтствуетъ и наблюдаемое нами соотношеніе количествъ грузовъ, передвигающихся по Волгѣ вверхъ и внизъ по теченію рѣки. Масса грузовъ, направляемыхъ *вверхъ* по Волгѣ *больше* массы грузовъ, сплавляемыхъ *внизъ* по ней же.

Въ грузооборотѣ отдѣльныхъ пристаней отмѣченное явленіе сказывается въ томъ, что отправленіе вверхъ преобладаетъ на нихъ надъ отправленіемъ внизъ, а прибытіе снизу перевѣшиваетъ прибытіе сверху.

Что же касается до соотношенія между *отправленіемъ* и *прибытіемъ* грузовъ на волжскихъ пристаняхъ, то здѣсь надо различать пристани двухъ родовъ. Главную массу своихъ грузовъ, за исключеніемъ кавказской нефти и соли, Волга получаетъ съ мелкихъ пристаней, далекихъ отъ желѣзныхъ дорогъ и лишенныхъ значенія въ качествѣ потребительныхъ и распредѣлительныхъ пунктовъ. На этихъ пристаняхъ *прибытіе* грузовъ, естественно, ничтожно по сравненію съ ихъ *отправленіемъ*. Наоборотъ, пристани, связанныя съ желѣзными дорогами—наиболѣе значительные города на Волгѣ—являются и болѣе или менѣе крупными потребителями и всегда важными разгрузочными пунктами для волжскихъ грузовъ. Отсюда доминирующее значеніе *прибытія* на этихъ пристаняхъ, которое, какъ мы видѣли, въ 1905 г. достигло 76,73% общаго прибытія по Волгѣ въ томъ году.

Казалось бы, что, исходя изъ приведенныхъ наблюденій, М. П. С., въ своей заботѣ о поддержаніи волжскаго воднаго пути,

должно было бы направить главныя усилія на улучшеніе условій судоходства въ низовомъ плесѣ Волги и на возможно совершенное оборудованіе пристаней, примыкающихъ къ желѣзнодорожной сѣти. Иначе, дѣйствительное значеніе Волги осталось бы неиспользованнымъ и связь желѣзнодорожной сѣти съ водной не въ состояніи была бы доставить странѣ тѣ выгоды, которыхъ отъ нея можно было бы ожидать.

Тѣсная зависимость размѣровъ грузооборота Волги и, слѣдовательно, ея экономической полезности отъ условій судоходства и состоянія разгрузочныхъ пристаней—несомнѣнна. Чѣмъ легче выходъ съ рѣки, чѣмъ удобнѣе, ближе и, слѣдовательно, дешевле перегрузка на желѣзныя дороги, тѣмъ большее количество грузовъ привлечетъ дешевый самъ по себѣ рѣчной путь и тѣмъ значительнѣе будутъ извлекаемыя изъ него населеніемъ выгоды.

Къ сожалѣнію, при разсмотрѣніи настоящихъ условій волжскаго судоходства мы вынуждены были констатировать полную неудовлетворительность ихъ и, особенно, въ самомъ важномъ низовомъ плесѣ Волги. А въ предѣлахъ этого послѣдняго плеса въ худшихъ условіяхъ судоходство находится, въ свою очередь, въ наиболѣе важныхъ пунктахъ:—у городскихъ пристаней, примыкающихъ къ желѣзнымъ дорогамъ.—Отсюда тревожное явленіе не только остановки въ ростѣ волжскаго грузооборота, но и очевиднаго регресса его, начиная съ 1905 г.

Въ конечномъ счетѣ оказывается, что на Волгѣ нѣтъ затоновъ и гаваней для зимовки судовъ, кромѣ тѣхъ, которые создала природа, и на Волгѣ нѣтъ *ни одной вполнѣ оборудованной*, а на низовомъ ея плесѣ нѣтъ ни одной и вообще сколько-нибудь устроенной пристани.

Несомнѣнно, что такое положеніе вещей не можетъ не представляться опаснымъ для экономическаго будущаго Волги, и несомнѣнно, что настоящее отношеніе М. П. С. къ великому русскому водному пути не соотвѣтствуетъ реальнымъ интересамъ волжскаго судоходства. Фактъ возстановленія сносныхъ условій для судоходства въ верхнемъ и среднемъ плесахъ Волги при помощи землечерпательныхъ работъ свидѣтельствуетъ только о томъ, что достиженіе подобныхъ же результатовъ вполнѣ возможно и на низовомъ плесѣ.

Волжскій транзитъ. Если же при возбужденіи вопроса объ улучшеніи подхода къ городскимъ пристанямъ и оборудованіи самыхъ пристаней Министерство пытается противопоставить этой задачѣ интересы транзита, какъ интересы общегосударственные мѣстнымъ, то здѣсь очевидное недоразумѣніе и совершенно неправильное пониманіе дѣйствительнаго характера волжскаго грузооборота. Волжскій транзитъ внѣ связи волжскихъ пристаней съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ не имѣлъ бы ровно никакого значенія для всѣхъ

грузовъ, кромѣ развѣ хлѣбныхъ, направляемыхъ въ Петербургъ и на экспортъ. Достаточно вспомнить, что такой важный волжскій грузъ, какъ нефть, доплываетъ до Рыбинска лишь въ 10% того количества его, которое поступаетъ въ Астрахань, при чемъ и эти 10%, конечно, не предназначаются для Рыбинска, а идутъ въ значительной части дальше по желѣзной дорогѣ въ Петербургъ.

Въ высшей степени ошибочно, поэтому, предпочтеніе, отдаваемое Министерствомъ транзиту, и безусловно неправильно игнорированіе разгрузочныхъ пристаней, имѣющихъ, будто бы, только мѣстное значеніе для примыкающихъ къ нимъ городовъ. Въ дѣйствительности, развитіе волжскаго судоходства, прежде всего, и больше всего, зависитъ отъ благополучія распредѣлительныхъ пунктовъ, каковыми и являются городскія пристани, непосредственно связанныя съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ. Само собой разумѣется также, что обезпеченіе судоходства достаточнымъ количествомъ удобныхъ и безопасныхъ затоновъ и мѣстъ зимовокъ является столь же необходимымъ, какъ и поддержаніе судоходнаго фарватера и надлежащимъ образомъ оборудованныхъ пристаней.

Укажемъ, въ заключеніе, на одинъ любопытный фактъ, который въ качествѣ антитезы превосходно иллюстрируетъ несправедливость точки зрѣнія Министерства. Извѣстно, что въ теченіе очень долгаго времени р. Москва вовсе не значилась въ числѣ судоходныхъ рѣкъ Россіи. Казалось бы, что и потеря отъ того для города, стоящаго въ центрѣ всей русской желѣзнодорожной сѣти, не должна быть чувствительной. И тѣмъ не менѣе, именно теперь, когда отъ Москвы только что проложено нѣсколько новыхъ рельсовыхъ путей, она поняла, наконецъ, что пренебреженіе ея къ естественному рѣчному пути,—хотя бы и небогатому по своей природѣ,—было ошибкой, которую надо спѣшить исправить, не останавливаясь передъ затратами. Въ настоящее время вопросъ объ устройствѣ *московскаго порта* уже поставленъ на очередь и надо надѣяться, что благополучное его разрѣшеніе не заставитъ себя долго ждать.—Обидно было бы допустить мысль, что портъ по Москвѣ-рѣкѣ можетъ оказаться единственнымъ благоустроеннымъ портомъ на всемъ громадномъ бассейнѣ р. Волги.

II.

Характеристика торговопромышленнаго значенія г. Сызрани.

Переходя къ изслѣдованію вопроса о томъ, какое значеніе для волжскаго судоходства вообще и для развитія волжскаго грузооборота можетъ имѣть урегулированіе русла Волги у г. Сызрани, остановимся, прежде всего, на нѣкоторыхъ статистиче-

скихъ данныхъ, характеризующихъ г. Сызрань, какъ торгово-промышленный пунктъ на Волгѣ и центръ извѣстнаго экономическаго раіона.

Экономическій раіонъ г. Сызрани.

Границы экономическаго раіона, тяготѣющаго къ Сызрани, не совпадаютъ съ административными границами Сызранскаго уѣзда; онѣ опредѣляются независимо отъ послѣднихъ, главнымъ образомъ, расположеніемъ желѣзнодорожныхъ линій и теченія р. Волги. Такъ, изъ общаго числа (26) волостей, входящихъ въ составъ Сызранскаго уѣзда, только 21 волость входитъ дѣйствительно въ составъ Сызранскаго экономическаго раіона. Вся Самарская лука является по существу чуждой Сызрани и граница вліянія послѣдней на востокѣ лежитъ почти у самаго города. Зато къ сѣверу и сѣв.-западу, а также къ югу и юго-востоку отъ Сызрани тяготѣніе къ ней обнаруживается далеко за границами уѣзда. Значительная часть уѣздовъ Сенгилеевскаго (6 волостей съ населеніемъ до 60 тыс. чел.), Хвалынскаго (2 вол.—до 16 тыс. жит.), Самарскаго и Николаевскаго входятъ, несомнѣнно, въ сферу экономическаго вліянія гор. Сызрани.

Земельная площадь этого раіона равна приблизительно $1\frac{1}{2}$ милл. десятинъ, изъ коихъ подъ пашней находится до 900 тыс. дес.—Принимая за нормальный типъ сельскаго хозяйства 3-хъпольную систему и считая средней урожайностью 50 пуд. съ десятины, получимъ общую стоимость сельскохозяйственныхъ продуктовъ, добываемыхъ въ раіонѣ, въ 30 милліоновъ рублей.

Промышленность обрабатывающая развита, преимущественно, въ Сызранскомъ уѣздѣ, гдѣ мы имѣемъ 58 фабрично-заводскихъ предпріятій, въ которыхъ занято ок. 2000 рабочихъ съ общей стоимостью производства до 15.000.000 руб. въ годъ. Фабрично-заводское производство остальной части раіона оцѣнивается приблизительно въ 5.000.000 руб.

Мелкими ремеслами и промыслами занято въ Сызранскомъ уѣздѣ около 13.650 чел. съ общимъ *заработкомъ* приблизительно 591.970 руб.—Почти въ тѣхъ же цифрахъ выражаются эти данныя и въ остальной части раіона.

Основными отраслями обрабатывающей промышленности являются: мукомольныя мельницы, суконныя фабрики,винокуренные, лѣсопильные, асфальтовые заводы.

Самъ городъ насчитываетъ около 40 тыс. жителей (по даннымъ полиціи, 38.840 душъ обоего пола), 590 торговыхъ предпріятій, зарегистрированныхъ по даннымъ присутствіемъ, съ оборотомъ въ 7.715 тыс. руб. (по опредѣленію того же присутствія) и 60 промышленныхъ предпріятій съ 748 рабочими и стоимостью производства въ 7.713 тыс. руб.—Мелкихъ не зарегистрированныхъ торговыхъ заведеній свыше 500, мелкихъ ремесленныхъ предпріятій около 100, оборотъ и стоимость производ-

ства которыхъ могутъ быть опредѣлены лишь гадательно. Впрочемъ, данныя податного присутствія въ части, касающейся опредѣленія оборотовъ торгово-промышленныхъ предпріятій, несомнѣнно, тоже далеки отъ дѣйствительности и, конечно, гораздо ниже послѣдней.—Оцѣнивая въ 15.000.000 оборотъ торговыхъ и въ такую же сумму стоимость производства промышленныхъ заведеній всякаго рода, мы, вѣроятно, довольно близко подойдемъ къ истинной характеристикѣ съ этой стороны г. Сызрани.

Грузооборотъ Сызранскаго раіона.

Что касается до грузооборота Сызранскаго раіона, то таковой выражается въ слѣдующихъ цифрахъ.

По Сызрано-Вяземской ж. д. въ предѣлахъ раіона (отъ ст. Батраки до ст. Никулино) въ 1907 г. было:

отправлено всѣхъ грузовъ	. . . . .	38.780 тыс. пуд.
прибыло „ „	. . . . .	31.602 „ „
Всего	. . .	65.382 тыс. пуд.,

въ томъ числѣ на Самаро-Златоустовскую ж. д. было отправлено 26.164 тыс. пуд. и прибыло съ нея—23.537 тыс. пуд. Оборотъ собственно станцій Сызрань-Батраки составитъ (по суммѣ отправленія и прибытія)—59.634 тыс. пуд.; оборотъ раіона—5.748 тыс. пуд.

По Московско-Казанской ж. д. въ предѣлахъ раіона (отъ ст. Батраки до ст. Поливаново) въ 1907 г. было:

отправлено всѣхъ грузовъ	. . . . .	35.486 тыс. пуд.
прибыло „ „	. . . . .	16.834 „ „
Всего	. . .	52.320 тыс. пуд.,

въ томъ числѣ на Самаро-Златоустовскую ж. д. было отправлено 28.685 тыс. пуд. и прибыло съ нея 12.211 тыс. пуд. Оборотъ собственно ст. Сызрань-Батраки составилъ (по суммѣ отправленія и прибытія) 47. 418 тыс. пуд.; оборотъ раіона—4.902 тыс. пуд.

Общій желѣзнодорожный грузооборотъ Сызранскаго раіона въ 1907 г. выразился, такимъ образомъ, въ 117.702 тыс. пуд. *).

Основными товарами въ этомъ грузооборотѣ являются: лѣсъ и хлѣбъ, затѣмъ слѣдуютъ: соль, нефтяные продукты, строительные матеріалы (асфальтъ, известь, камень и проч.), продукты съѣстные и т. д.

Грузооборотъ пристани Сызрань съ Батраками.

Посмотримъ теперь, каково экономическое значеніе пристани Сызрань съ Батраками.

*) Статист. Сб. Мин. Путей Сообщенія „Желѣзныя дороги въ 1907 г.“ Вып. 101-й. Табл. I.

Вотъ таблица ея грузооборота за 1903—1907 г.г.:

Въ милліонахъ пудовъ.

Годы.	Нефтятые продукты.		Лѣсные матеріалы.		Хлѣбные грузы.		Соль.		Прочіе грузы.		Всего.	
	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.	Отпр.	Приб.
1903 г.	1,6	13,9	1,40	1,4	4,6	1,3	0,0	0,7	1,30	1,7	8,9	19,0
1904 „	2,4	12,8	0,01	1,4	5,9	1,0	0,0	0,7	1,79	2,2	10,1	18,1
1905 „	1,3	17,1	0,08	1,0	5,3	2,2	0,0	1,0	1,52	2,2	8,3	23,5
1906 „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,3	15,0
1907 „	0,08	8,52	0,02	2,7	2,5	1,2	0,0	1,6	3,3	6,6	5,9	20,6
											въ 1907 году 26,5	

Сопоставляя данныя волжскаго грузооборота за 1907 г. съ приведенными выше данными, касающимися желѣзнодорожнаго движенія, находимъ слѣдующія любопытныя отношенія:

Грузооборотъ пристани Сызрань съ Батраками составилъ въ 1907 г. 21,83% общаго грузооборота Сызранскаго раіона по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ; если же исключить Самаро-Златоустовскую дорогу, то это же отношеніе къ грузамъ, передвигавшимся по желѣзнымъ дорогамъ только въ западномъ и сѣверо-западномъ направленіяхъ, составитъ 94,83% и, наконецъ, если исключить желѣзнодорожный грузооборотъ раіона, то послѣднее отношеніе только для города съ Батраками выразится уже въ 155,75%.

Такимъ образомъ, Волга играетъ въ торговомъ оборотѣ и промышленной жизни Сызранскаго раіона чрезвычайно важную роль, а въ жизни собственно города роль даже господствующую, опредѣляющую весь укладъ его экономическихъ отношеній. Мы сейчасъ увидимъ, однако, что и для Волги значеніе Сызрани далеко не маловажно.

Въ 1906 г. грузооборотъ всего волжскаго бассейна далъ:

отправленіе . . . . . 1.116,9 милл. пуд.,
прибытіе . . . . . 863,1 „ „

Всего . . . . . 1.980,0 милл. пуд.

въ 1907 году:

отправленіе	1.162,4	милл. пуд.,
прибытіе	939,6	„ „
Всего	2.101,0	милл. пуд.

Грузооборотъ собственно Волги (безъ притоковъ) составилъ въ 1907 году:

отправленіе	584,6	милл. пуд.,
прибытіе	711,2	„ „
Всего	1295,8	милл. пуд.

По отношенію къ этимъ даннымъ грузооборотъ пристани Сызрань съ Батраками равнялся:

въ 1906 г. . . . 1% общ. грузооб. всего басс. Волги.
въ 1907 г. . . . 1,26% „ „ „ „ „

Если, затѣмъ, возьмемъ отношеніе только *прибытія*, что для городскихъ пристаней гораздо важнѣе, какъ мы видѣли выше, то получимъ соотвѣтственно:

для 1906 г. . . . . 1,74% всего прибытія басс. Волги,
„ 1907 г. . . . . 2,19% „ „ „ „

Наконецъ, если принять во вниманіе грузооборотъ только самой р. Волги, то окажется, что грузооборотъ Сызрани съ Батраками составилъ въ 1907 г.:

2,05% общаго грузооборота Волги, а „прибытіе“ пристани равнялось 2,9% всего „прибытія“ по Волгѣ.

Эти цифры станутъ, можетъ быть, нѣсколько яснѣе, если мы напомнимъ, что только на самой Волгѣ насчитывается 37 го-

родскихъ, 146 вообще болѣе крупныхъ и свыше 353 всѣхъ вообще пристаней *).

Наблюденіе, сдѣланное нами выше, относительно преобладающаго направленія волжскихъ грузовъ, находитъ себѣ полное подтвержденіе и въ данныхъ, касающихся Сызранской пристани. Такъ, изъ общаго количества грузовъ, отправленныхъ изъ Сызрани и Батраковъ и прибывшихъ сюда въ 1907 г., оказывается:

Отправленныхъ.		Прибывшихъ.	
Вверхъ.	Внизъ.	Снизу.	Сверху.
Въ тысячахъ пудовъ.			
4.818	1.138	16.178	4.456

Количество грузовъ, отправленныхъ *вверхъ* по Волгѣ, составило, такимъ образомъ, 80,9% всего отправленія; количество прибывшихъ *снизу* грузовъ равнялось 78,4% всего прибытія пристани Сызрань-Батраки.

Характеръ сызранскаго грузооборота и степень заинтересованности пристани въ состояніи волжскаго судоходства и обратно легко видѣть изъ слѣдующей таблицы: (за 1907 г.):

Число судовъ съ грузомъ.				Всѣ грузы на судахъ и на плотахъ.					
				Количество.				Объявл. цѣнность.	
Отправл.		Прибыло.		Отправлено.		Прибыло.		Отправл.	Прибыло.
Вверхъ.	Внизъ.	Снизу.	Сверху.	Вверхъ	Внизъ.	Снизу.	Сверху.		
				Тысячи пудовъ.				Тысячи руб.	
848	841	1.638	839	4.818	1.138	16.178	4.456	8.025	10.766
Число плотовъ									
—	—	—	137						

*) Для Н.-Новгорода въ 1907 г. указанныя отношенія выражаются въ слѣд. цифрахъ: для общаго грузооборота: 6,42% и 10,45% (принимая во вниманіе весь бассейнъ и только основное русло Волги); для прибытія грузовъ: 11,67% н 15,42%. То же для Самары: для грузооборота 4,0% и 6,55%; прибытія—7,08% и 9,36%.

въ томъ числѣ отправлено на паровыхъ судахъ *):

Число паров. судовъ.		Количество грузовъ.		Цѣны грузовъ
Вверхъ.	Вверхъ.	Вверхъ.	Внизъ.	Тысячи руб.
		Тысячи пудовъ.		
765	767	922	4.785	3.390

Приведенныя данныя достаточно опредѣленно свидѣтельствуютъ о томъ, насколько важнымъ разгрузочнымъ пунктомъ является пристань Сызрань-Батраки и насколько серьезнымъ долженъ быть вопросъ о свободномъ подходѣ къ этой пристани для той массы судовъ, которая здѣсь разгружается и нагружается.

Условія работы Сызранской пристани.

Впрочемъ, цифры, характеризующія грузооборотъ Сызранской пристани, въ состояніи дать извѣстное представленіе только объ ея современномъ положеніи, при чемъ для правильной оцѣнки ихъ необходимо имѣть въ виду тѣ специфическія условія, въ которыхъ находится эта пристань и которыя обрисованы въ началѣ настоящей статьи. Дѣйствительно, если принять во вниманіе относительную малоцѣнность грузовъ, передвигающихся по рѣчнымъ путямъ вообще и, въ частности, по р. Волгѣ, то мы легко поймемъ, что всякій накладной расходъ, ложащійся на эти грузы при передачѣ ихъ на желѣзныя дороги и обратно, при нагрузкѣ и выгрузкѣ, долженъ сильно отражаться на цѣнѣ самыхъ грузовъ и, слѣдовательно, при извѣстныхъ условіяхъ можетъ оказывать рѣшающее вліяніе на развитіе грузооборота данной пристани. Положеніе Сызрани въ этомъ отношеніи весьма печально.

На приложенной здѣсь картѣ нанесена дорога, соединяющая городъ Сызрань съ Раковскими пристанями. Эта дорога съ мостомъ черезъ Воложку тянется на протяженіи $3\frac{1}{2}$ верстъ до города и больше 6 верстъ отдѣляютъ пристани отъ желѣзной дороги.

*) Тѣ же данныя для Самары:

Число паров. судовъ.		Количество грузовъ.		Цѣны грузовъ
Вверхъ.	Внизъ.	Вверхъ.	Внизъ.	Тысячи руб.
		Тысячи пудовъ		
62	—	165	—	286

Поэтому въ зависимости отъ состоянія пути только провозъ *одного пуда отъ города до Волги или обратно* обходится отъ 1½ до 4 и болѣе копѣекъ. Само собой разумѣется, что подобный налогъ можетъ выдержать далеко не всякій грузъ и что при существованіи его тѣ выгоды, которыя даетъ рѣчной путь, въ значительной мѣрѣ пропадаютъ и перестаютъ служить опредѣляющимъ началомъ при выборѣ направленія для извѣстнаго рода грузовъ.

Вотъ почему Сызрань, несмотря на свое исключительно благопріятное положеніе, такъ отстала въ развитіи отъ Самары и надо только удивляться, что она все-таки еще сохраняетъ за собой значеніе одной изъ самыхъ крупныхъ пристаней на Волгѣ. Всматриваясь въ карту восточной половины Европейской Россіи и припоминая отмѣченный нами выше характеръ движенія волжскихъ грузовъ, нельзя не притти къ заключенію, что Сызрань должна была бы играть первенствующую роль въ обмѣнѣ грузовъ между Волгой и желѣзными дорогами, идущими на Москву и на Сибирь; за это говоритъ и ея низовое положеніе на Волгѣ и сравнительная близость къ Москвѣ, съ которой ее связываютъ два самостоятельныхъ рельсовыхъ пути (Московско-Казанская и Сызрано-Вяземская). И если въ настоящее время она уступаетъ въ качествѣ разгрузочнаго и перегрузочнаго пункта Самарѣ, то это только потому, что, къ несчастью для волжскаго судоходства и для самаго города, русло Волги такъ капризно разбилось именно въ этомъ важномъ пунктѣ на цѣлый рядъ неустойчивыхъ и неудобныхъ для судоходства рукавовъ.

Исключительное значеніе того пункта на р. Волгѣ, который занимаетъ Сызрань, отчетливо видно изъ слѣдующей любопытной справки. Въ 1907 г. общее количество грузовъ, *прошедшихъ Волгой* у Сызрани (считая грузооборотъ пристани вмѣстѣ съ транзитомъ), выразилось въ такихъ цифрахъ:

хлѣба	28,8	милл. пуд.
соли	5,5	„ „
каменнаго угля	2,0	„ „
нефти	201,0	„ „
лѣса	163,6	„ „

Всѣхъ грузовъ вообще прошло у Сызрани въ 1907 г.:

Вверхъ.	Внизъ.
Въ милліонахъ пудовъ.	
259,1	205,7
464,8	

Цифру выше этой мы находимъ только у Самары, гдѣ общая сумма движенія грузовъ въ 1907 г. составила 482,3 милл. пудовъ. У Саратова видимъ въ томъ же году всего 438,0 милл. пуд.; то же и выше Самары. Такимъ образомъ, на всемъ громадномъ протяженіи Волги участокъ между Сызранью и Самарой (ок. 125 верстъ) является самымъ оживленнымъ по количеству передвигающихся на немъ грузовъ и, слѣдовательно, самымъ важнымъ для всего волжскаго судоходства.

На это наблюденіе мы считаемъ необходимымъ указать съ особой настойчивостью, такъ какъ въ немъ мы видимъ чрезвычайно осязательный аргументъ въ пользу необходимости принятія самыхъ широкихъ мѣръ для того, чтобы создать въ такомъ важномъ пунктѣ Волги пристань, оборудованную, согласно современнымъ требованіямъ техники, и воспользоваться природными условіями для устройства обширной гавани, которой Волгѣ такъ недостаетъ въ этомъ участкѣ.

Къ сожалѣнію, до сего времени М. П. С. относилось почему то пренебрежительно вообще къ воднымъ путямъ Россіи. Возможно, что такое отношеніе его являлось результатомъ увлеченія желѣзнодорожнымъ строительствомъ, связаннаго съ широкими планами промышленнаго подъема Россіи и покровительства отечественной металлургіи.

Какъ бы то ни было, однако, послѣдствія этого пренебреженія налицо. Предоставленныя сами себѣ русскія рѣки стали мелѣть, ихъ русла засоряться и теперь когда товарообмѣнъ становится съ каждымъ днемъ все живѣе и сложнѣе, когда рельсовая сѣть достигла по крайней мѣрѣ въ Европейской Россіи уже значительнаго развитія, передъ нами печальная картина всеобщаго упадка водныхъ путей, влекущихъ за собой неисчислимыя потери для торговли и промышленности и являющагося важнымъ тормозомъ для экономическаго прогресса всей Россіи.

Здѣсь нѣтъ надобности доказывать общеизвѣстныхъ и всѣмъ понятныхъ преимуществъ естественныхъ и потому дешевыхъ водныхъ путей передъ всякими другими путями сообщенія. По отношеніе къ Волгѣ, „кормилицѣ“ русской, это положеніе особенно очевидно. Но что же надо думать и что можно сказать, если взглянуть на карту, изображающую теченіе Волги у Сызрани, представить себѣ, что до такого состоянія доведена „кормилица“ какъ разъ въ самомъ бойкомъ, самомъ живомъ и важномъ, какъ мы видѣли выше, мѣстѣ рѣки?

Заключеніе. Резюмируя сказанное относительно экономическаго значенія г. Сызрани и его пристани, мы должны констатировать, прежде всего, что городъ самъ по себѣ съ его вліяніемъ на окружающій обширный раіонъ является довольно крупной величиной въ торгово-промышленной жизни Россіи.

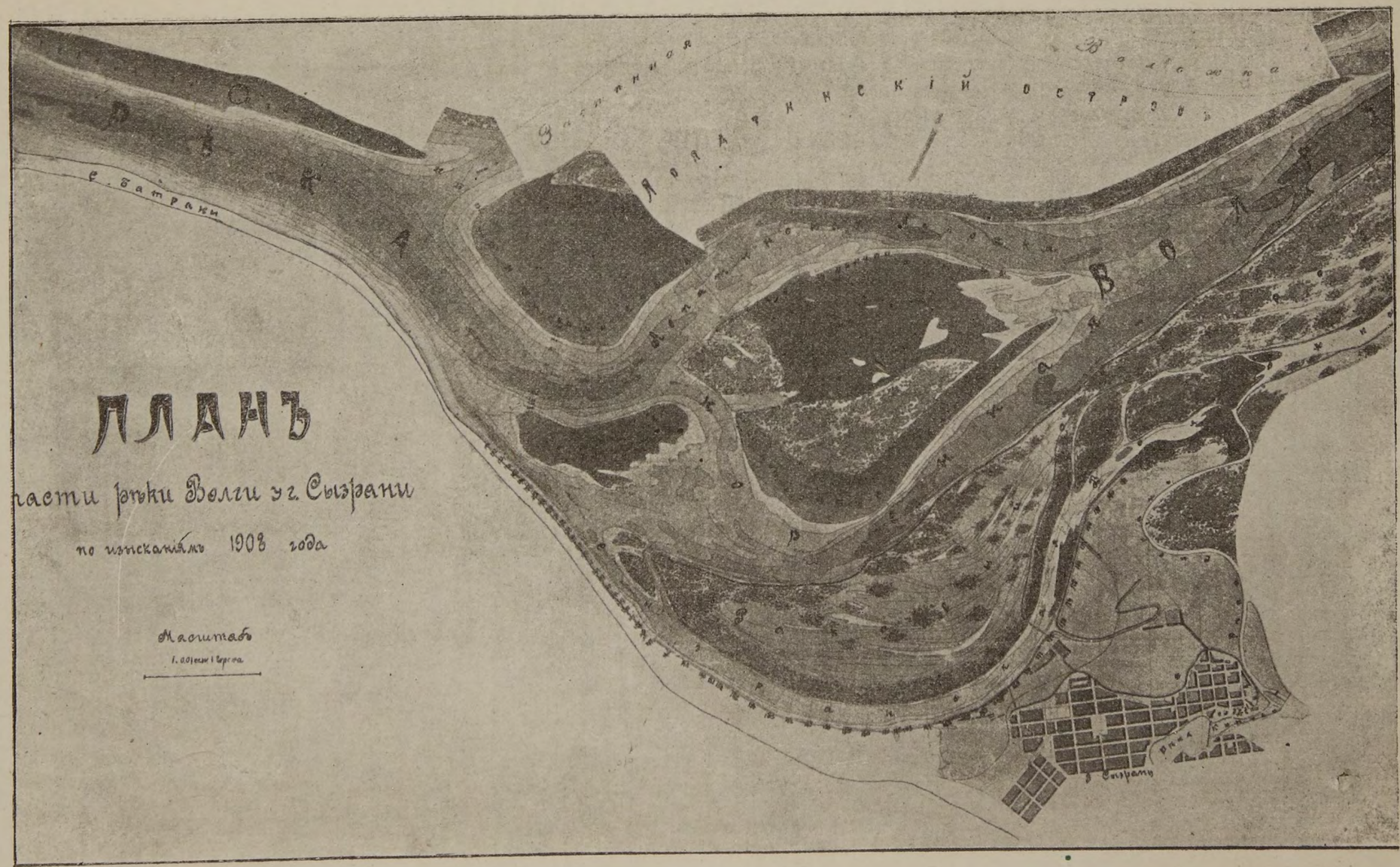
Въ качествѣ желѣзнодорожнаго узла и волжской пристани Сызрань надо разсматривать какъ пунктъ исключительнаго значенія, который при благопріятныхъ условіяхъ долженъ былъ бы занять одно изъ первыхъ, если не первое мѣсто среди городовъ Поволжья. Это положеніе подтверждается приведенными выше данными относительно грузооборота Волги вообще и, въ частности, относительно размѣровъ и направленія передвиженія грузовъ на участкѣ Волги противъ Сызрани. Для грузовъ, двигающихся вверхъ по Волгѣ, Сызрань является первымъ крупнымъ узловымъ желѣзнодорожнымъ пунктомъ, связывающимъ рѣку съ самыми важными въ экономическомъ отношеніи рельсовыми путями на Москву и Сибирь, и, въ свою очередь, здѣсь—у Сызрани, движеніе грузовъ по Волгѣ достигаетъ наибольшаго напряженія, а масса ихъ—наибольшей полноты. И, если въ настоящее время Сызрань и какъ городъ и какъ пристань не только далека отъ полнаго своего развитія, не только уступаетъ многимъ поволжскимъ городамъ, но и стоитъ передъ серьезной опасностью оказаться отрѣзанной отъ Волги и, вслѣдствіе этого, сойти вовсе со сцены въ качествѣ пристани, то виною этому—измѣненія, происшедшія въ руслѣ Волги у города, разбившія рѣку на четыре рукава и уведшія ее отъ Сызрани,—измѣненія, съ которыми М. П. С. не нашло, очевидно, нужнымъ своевременно бороться.

Съ точки зрѣнія интересовъ волжскаго судоходства и желѣзнодорожнаго движенія, съ точки зрѣнія широкихъ общегосударственныхъ интересовъ нельзя допустить, чтобы такой узловой пунктъ, какъ Сызрань, погибъ для Волги и пересталъ существовать въ качествѣ пристани; и не только нельзя допустить этого, но слѣдуетъ употребить всѣ мѣры къ тому, чтобы экономическое значеніе подобнаго пункта могло быть использовано всесторонне и въ наиболѣе полной мѣрѣ.

Разъ три желѣзнодорожныхъ линіи подошли къ Волгѣ именно у Сызрани, нельзя игнорировать этого обстоятельства и его возможныхъ экономическихъ послѣдствій, нельзя утверждать, что вопросъ пристани въ этомъ пунктѣ есть вопросъ мѣстный и что судоходство заинтересовано здѣсь только въ обезпеченіи благополучнаго транзита для волжскихъ грузовъ. Впрочемъ, достаточно взглянуть на карту, чтобы убѣдиться въ томъ, что продолженіе настоящей политики М. П. С. не замедлитъ привести Волгу у Сызрани въ такое состояніе, при которомъ и прямой транзитъ грузовъ станетъ въ этомъ мѣстѣ невозможнымъ безъ перегрузки или какихъ-либо чрезвычайныхъ мѣръ.

Изложенныя соображенія, вызванныя отвѣтомъ М. П. С. на ходатайство Сызранскаго биржевого комитета объ осуществленіи проекта сызранскаго канала и гавани на Воложкѣ средствами казны, были доложены 8 ноября 1909 г. въ засѣданіи смѣшанной комиссіи, образованной для разработки вопроса о дальнѣйшемъ направленіи дѣла, изъ представителей биржевого комитета, города и земства при Сызранской биржѣ. Заслушавъ настоящій докладъ, комиссія одобрила высказанныя въ немъ положенія и постановила разослать его по возможности всѣмъ лицамъ и учрежденіямъ, на сочувствіе и поддержку которыхъ въ этомъ важномъ для Сызрани вопросѣ можно было бы разсчитывать. Вмѣстѣ съ тѣмъ, биржевой комитетъ рѣшилъ, возобновить свое ходатайство передъ Министерствомъ, опираясь на то единодушіе, съ которымъ къ нему примкнули въ данномъ дѣлѣ какъ городское управленіе, такъ и земство, въ надеждѣ, что Министерство не откажется пересмотрѣть свое отношеніе къ настоящему вопросу и въ результатѣ признать возбужденное передъ нимъ ходатайство подлежащимъ удовлетворенію.

Составлено по порученію Сызранскаго биржевого Комитета Я. А. Галяшкинымъ.—Декабрь 1909 г.—Печатано на правахъ рукописи.


ПЛАНЪ
части рѣки Волги у г. Сызрани
по изысканіямъ 1908 года
Масштабъ
1 дюйм. 1 верста
Западная
Ярославский островъ
Волга
Волга
Сызрань
Сызрань
Рѣка

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

къ плану и изысканіямъ, произведеннымъ въ навигацію 1908 года на участкѣ р. Волги, между с. Батраки и г. Сызранью.

Измѣненія въ руслѣ р. Волги у города Сызрани, связанныя съ постепеннымъ отклоненіемъ главнаго хода отъ Сызранскихъ пристаней къ луговому берегу, въ Лопатинскую Воложку, а также замелѣніе Сызранской Воложки вызвали ходатайство городской управы и биржевого комитета объ улучшеніи какъ подхода къ пристанямъ, такъ и углубленія Воложки, на которой расположены хлѣбные амбары и лѣсныя пристани.

Вслѣдствіе сего ходатайства, Правленіе Казанскаго округа сдѣлало распоряженіе о производствѣ изысканій на р. Волгѣ, отъ с. Батраковъ до г. Сызрани, къ которымъ и было приступлено 5 сентября 1908 г.

Изысканія начаты отъ верхняго конца с. Батраковъ, противъ водокачки Самаро-Златоустовской ж. д., приблизительно, на 1349 верстѣ и закончены противъ с. Образцовое на 1367—8 верстѣ. Для составленія плана было произведено около 34 верстъ магистральныхъ линій, изъ коихъ около 17 верстъ по правому берегу р. Волги и Сызранской Воложки, а остальныя по косѣ противъ с. Батраковъ и по островамъ Лапатинскому и Зауморѣ. Для опредѣленія глубинъ въ р. Волгѣ и Воложкахъ, сдѣлано промѣровъ въ 202 профиляхъ на протяженіи въ общей сложности до 120 верстъ, а для обозначенія горизонталей суши произведена нивеллировка въ общей сложности до 82 верстъ. Для связки повторныхъ изысканій съ составленнымъ планомъ, на правомъ берегу р. Волги и Воложки зарыто 10 столбовъ съ крестовинами на магистрали въ профиляхъ за №№ 14, 20, 29, 132, 147, 155 + 40, 160, 164 + 70, 173 и 178.

При производствѣ изысканій было замѣчено, что правый берегъ р. Волги отъ начала съемки и до профиля № 25 каменистый и не размываемый; повидимому, подъ верхнимъ глинистымъ съ мелкими камнями покровомъ, толщиной около ½—1 арш., лежитъ слой асфальтовой плиты толщиною 1—1½ саж., а глубже, мѣстами, продолженіе той же плиты, или же залегаетъ обыкновенный известнякъ. Ниже по теченію, до профили № 30 берегъ,

хотя и другого строенія, но тоже не замѣтно размывовъ. За профилью 30-й берегъ имѣетъ видъ каменистаго, но такого строенія и состава, что подъ вліяніемъ воды разжижается и образуетъ оползни, особенно вредно отражающіеся на насыпи желѣзной дороги Сызрано-Вяземской, проходящей по самому берегу. Откосы насыпи и самъ берегъ ползетъ въ воду, и процессъ этотъ идетъ настолько энергично, что для безопасности движенія желѣзной дорогой ежедневно должна производиться подсыпка балласта нѣсколькими спеціальными поѣздами, и возбужденъ вопросъ о переносѣ путей съ берега Волги въ другое мѣсто—въ горы. Имѣютъ ли какое-либо вліяніе эти оползни на близлежащее русло р. Волги, сказать опредѣленно пока невозможно, но если судить по тому, что вдоль этого участка между песчанымъ осередкомъ и берегомъ лежитъ довольно глубокій протокъ, нужно полагать, что весь спалзывающій въ воду разжиженный грунтъ уносится теченіемъ внизъ по рѣкѣ.

Ниже оползней берегъ снова каменистый и не измѣняющійся до профили № 165, за которой уже идетъ глинистый берегъ вплоть до устья р. Сызрани и далѣе. Глубина Сызранской Воложки, отъ самаго начала до наплавного моста, почти вездѣ одинакова и только ниже моста начинаетъ мелѣть, а у устья р. Сызрани почти совсѣмъ пересыхаетъ, при горизонтѣ—1,50 с. надъ нулевымъ.

Это замелѣніе слѣдуетъ приписать всецѣло р. Сызрани; берега ея на далекомъ разстояніи отъ устья иловато-песчаные, легко размываемые; на ней и впадающей въ нее р. Крымзѣ расположено много мельницъ; во время весенней прибыли, всѣ мельничныя плотины открываются одновременно, и подпруженная ими вода. вмѣстѣ съ весенней водой, подходитъ къ г. Сызрани и р. Волгѣ валомъ, доходящимъ иногда до 3 саж., въ то время, когда ледъ на Волгѣ и Воложкѣ стоитъ. Эта стремительная масса воды, несущая много наносовъ, вслѣдствіе замедленія теченія при впаденіи въ Воложку, осаждаетъ эти наносы.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, водяной валъ ломаетъ ледъ на Воложкѣ и несетъ его вверхъ по Воложкѣ, гдѣ, обыкновенно, останавливаются суда на зимовку, и нерѣдко срѣзаетъ ихъ. Между тѣмъ, Сызранская Воложка могла бы представлять хорошую зимнюю стоянку, потому что находится вблизи города и желѣзной дороги, и на берегу ея расположены хлѣбные амбары, изъ которыхъ удобно весною и въ другое время, будь она глубже, грузить хлѣбъ въ баржи.

Изъ плана послѣднихъ изысканій видно, что противъ с. Батраковъ, и выше, рѣка течетъ въ одномъ руслѣ, а съ конца с. Батраковъ или съ профили № 21, отдѣляется первый рукавъ,

подъ названіемъ „Застѣнная Воложка“. Бѣглое обслѣдованіе ея показало, что при горизонтѣ + 1,50 саж. надъ нулевымъ наименьшая глубина на ней 19 четвертей, при ширинѣ около 250 саж. Затѣмъ, отъ профили № 31—121, влѣво опредѣляется Лопатинская Воложка, а вправо общее русло Сызранской Воложки и старой коренной Волги; общая ширина русла Волги въ этомъ мѣстѣ, черезъ песчаный осередокъ до берега острова Зауморы, достигаетъ до двухъ верстъ. Образованіе Лопатинской Воложки слѣдуетъ отнести къ послѣднему десятилѣтію, когда особенно энергично стало размывать ложбину, раздѣляющую Лопатинскій островъ отъ острова Зауморы. Эта Воложка въ настоящее время можетъ считаться коренной Волгой съ узкимъ судовымъ ходомъ, всего около 110 саж. Нормальный видъ, т. е. ширину и глубину, рѣка принимаетъ только послѣ соединенія Лопатинскаго рукава со старой коренной Волгой.

Берега острова Зауморы, находящагося между этими двумя рукавами, съ верхней стороны, отъ профили № 41 къ 116, постепенно размываются, и имѣющаяся уже отъ размыва ложбина, между профилями № 114 и № 116, возбуждаетъ опасеніе, что въ ближайшемъ будущемъ здѣсь можетъ образоваться еще новый большой протокъ, а при дальнѣйшемъ его развитіи и смывѣ песковъ съ приверха Заумора, пески будутъ отлагаться на его новомъ ухвостьѣ выше теперешняго ухвостья, т. е. уже противъ Сызранскихъ пристаней, и закроютъ, пока еще глубокій, фарватеръ противъ нихъ.

Изъ сравненія плана 1908 г. съ планомъ навигаціонно-описной партіи видны весьма большія измѣненія. Въ самомъ началѣ оказывается, что коса, отдѣляющая Батракскій затонъ отъ Волги, спустилась, по крайней мѣрѣ, на 3 версты, а песокъ, расположенный ранѣе у лѣваго берега, который закрывалъ входъ въ Застѣнную Воложку, отрѣзало отъ него, почему открылось новое русло истока этой Воложки—старое же занесло, оно вошло въ составъ Лопатинскаго острова. Затѣмъ, на планѣ Н. О. партіи Лопатинской Воложки совсѣмъ не было, а Лопатинскій островъ съ островомъ Заумора составлялъ одно цѣлое; между ними была только ложбина, которая съ теченіемъ времени превратилась въ Лопатинскую Воложку, а въ настоящее время она развилась настолько, что должна считаться коренной Волгой.

Начинавшаяся противъ этой ложбины, у праваго коренного берега, во время работъ Н. О. партіи, песчаная коса, съ теченіемъ времени все удлинявшаяся въ рѣку, вслѣдствіи была прорвана теченіемъ и образовала песчаный осередокъ. Осередокъ этотъ, увеличиваясь въ своемъ ухвостьѣ, все болѣе и болѣе закрывалъ фарватеръ коренной Волги и въ настоящее время сдѣ-

лалъ его недоступнымъ для судовъ въ меженное время. Высота осередка въ средней части достигла 3-хъ саженъ надъ нулемъ.

Приверхъ Ракова острова остался почти въ старомъ положеніи, только берегъ его со стороны Волги смытъ на ширину до 300 саж. противъ 1360 вер. по плану Н. О. партіи; къ верху и къ низу ширина отмыва берега постепенно уменьшается и противъ пристаней, расположенныхъ на 1364 вер., размыва не замѣтно.

Всѣ эти измѣненія, въ сравнительно небольшой періодъ времени—около 30 лѣтъ, показываютъ, насколько не прочно положеніе Волги у г. Сызрани, и насколько не обезпечены интересы Сызранской пристани, какъ на Волгѣ, такъ и на Воложкѣ.

Въ настоящее время Сызранской Воложкой можно пользоваться какъ подходомъ къ г. Сызрани только во время весенняго разлива, въ теченіе не болѣе 1½ мѣсяца, въ остальную часть навигаціи пассажирскія и товарныя пристани должны выводиться на р. Волгу къ Раковскому острову и оставаться тамъ до закрытія навигаціи.

Положеніе пристаней у Ракова острова за послѣдніе годы ухудшилось, вслѣдствіе закрытія подхода къ пристанямъ сверху; они очутились въ затонѣ, и если не будетъ принято мѣръ отъ надвигающихся песковъ острова Заумора, то возможно ожидать, что они будутъ совершенно закрыты и весьма быстро, если еще указанная выше ложбина на островѣ Заумора, между профилями № 114—116, будетъ размываться и превратится затѣмъ въ новый рукавъ Волги.

Для возобновленія существующихъ судоходныхъ условій у г. Сызрани, т. е. стараго подхода къ пристанямъ по коренной (Раковой) Волгѣ, полезно было бы попытаться продѣлать землечерпаніемъ прорѣзь, въ подводной косѣ песчанаго осередка, между профилями № 27—29, на глубину ниже нуля 0,5 саж., и если будетъ замѣтно стремленіе воды размыть этотъ каналъ, то продолжить такую же прорѣзь черезъ розсыпь отъ профили № 131-й къ № 111-му.

До возобновленія транзитнаго хода вдоль Ракова острова не черезъ Раковскій перекатъ, а по новому вышеуказанному направленію, который, быть можетъ, и не удастся устроить, необходимо принять мѣры къ сохраненію существующаго транзитнаго хода чрезъ Лопатинскую Воложку.

Для скорѣйшаго размыва ея полезно было бы проложить фашинные тюфяки поперекъ русла Застѣнной Воложки по дну ея, въ видѣ нѣсколькихъ донныхъ пороговъ или сдѣлать ихъ изъ камня.

Второю необходимою мѣрой нужно считать предупрежденіе размыва ложбины по срединѣ приверха острова Заумора,

необходимо для сего устройство нѣсколькихъ поперечныхъ загражденій въ этой ложбинѣ и, кромѣ того, укрѣпить и размываемый приверхъ острова Зауморы.

Проектъ всѣхъ работъ можетъ быть выработанъ только тогда, когда будетъ окончательно рѣшенъ вопросъ, что же дѣлать съ рѣкой Волгой у г. Сызрани, заботиться ли о сохраненіи и улучшеніи только транзитнаго хода вообще, или же принять во вниманіе и интересы города Сызрани, т. е. стараться приблизить судоходный фарватеръ къ городу.

Кромѣ вопросовъ хозяйственной и организаціонной программъ, вопросовъ пассажирскаго и товарнаго движенія, Подкомиссія при обслѣдованіи сл. т. и дв. Моск.-Каз. ж. д. пользовалась еще дополнительными вопросами, помѣщенными въ настоящемъ приложеніи.

Отвѣты, полученные на эти вопросы, отдѣльно не печатаются, потому что въ большинствѣ представляютъ обширныя таблицы, тѣмъ болѣе, что эти отвѣты использованы для лучшаго и болѣе всесторонняго освѣщенія вопросовъ основныхъ программъ, и, кромѣ того, использованы при составленіи доклада № 22 по обслѣдованію Моск.-Каз. ж. д.

Программа обслѣдованія тягового хозяйства.

Для сужденія о состояніи подвижного состава и всѣхъ механическихъ устройствъ дороги, находящихся въ вѣдѣніи сл. п. с., какъ равно для сужденія вообще о тяговомъ хозяйствѣ, требуется имѣть данныя по слѣдующимъ вопросамъ:

1. Общія свѣдѣнія о тяговомъ хозяйствѣ.

1. Краткія данныя объ организаціи управленія службою?

2. Какъ организована кредитная часть службы, т. е. распредѣленіе смѣтныхъ кредитовъ между исполнительными органами и надзоръ за расходами—сроки представленія отчетовъ линейныхъ органовъ.

3. По какимъ статьямъ расходовъ введена система премированія и на какихъ основаніяхъ?

4. Какія свѣдѣнія получаетъ служба и въ какіе сроки о состояніи подвижного состава и его работѣ, а равно о состояніи водоснабженія?

5. Порядокъ назначенія подвижного состава въ ремонтъ?

6. Порядокъ разрѣшенія производства ремонтныхъ работъ и разрѣшенія на сіе кредитовъ.

7. Установленъ ли техническій контроль въ службѣ, т. е. провѣрка счетовъ заказовъ съ цѣлью выясненія, находятся ли израсходованные матеріалы и рабочая сила въ соотвѣтствіи съ родомъ и количествомъ исполненныхъ работъ?

8. Кто распоряжается оборотомъ паровозовъ, т. е. сл. т. или же сл. дв., и какъ организованъ надзоръ за правильнымъ оборотомъ паровозовъ?

9. Какъ осуществляется надзоръ за соотвѣтствіемъ количества дѣйствующихъ паровозовъ и бригадъ съ размѣромъ движенія?

10. Порядокъ постановки излишнихъ паровозовъ въ запасъ.

11. Какой установленъ порядокъ опредѣленія составовъ поѣздовъ—вѣдомость предѣльныхъ составовъ по типамъ паровозовъ и по участкамъ.

12. Порядокъ назначенія нормъ топлива для паровозовъ и учета премій паровозныхъ бригадъ и другихъ лицъ за сбереженіе топлива.

13. Данныя о составленіи и оборудованіи водоснабженій, возможно полныя, съ указаніемъ основныхъ и запасныхъ.

14. Свѣдѣнія о качествѣ воды (жесткость, общая и постоянная, въ нѣмецкихъ градусахъ).

15. Гдѣ устроена химическая очистка воды, по какой системѣ? производительность и стоимость очистки.

II. Участки тяги и депо.

1. Схема раздѣленія линіи на участки тяги съ указаніемъ мѣстъ расположенія основныхъ и оборотныхъ депо раіоновъ обслуживанія поѣздовъ паровозами даннаго депо и протяженія этихъ раіоновъ.

2. Данныя о работѣ участковъ тяги, выраженныя пробѣгомъ паровозовъ по каждому участку тяги за 3 послѣдніе года по мѣсяцамъ съ подраздѣленіями:

д) на маневрахъ;
е) резервы и содержаніе пара.
г) одиночный пробѣгъ;
в) двойной тяги;
б) пробѣгъ поѣздовъ;
а) общій пробѣгъ паровозовъ;

Примѣчаніе: Указать, какъ переводится маневровая и резервная служба на пробѣгъ.

3) Распредѣленіе паровозовъ по уч. т. (по серіямъ) съ указаніемъ рода ихъ службы.

4. Средній пробѣгъ дѣйствующаго паровоза въ каждомъ участкѣ тяги за 3 послѣднихъ года, считая дѣйствующими всѣ паровозы, приписанные къ участку тяги, за исключеніемъ поставленныхъ въ запасъ и переданныхъ въ капитальный ремонтъ.

5. Коэффиціентъ оборота паровозовъ, примѣняемый для опредѣленія количества паровозовъ, потребныхъ для даннаго заданія грузового движенія.

6. Графикъ оборота пассажирскихъ паровозовъ лѣтній и зимній за послѣдній годъ.

7. Наибольшее количество паровозовъ, за три послѣдніе года, находившихся на маневровой службѣ, подталкиванія и порядкѣ въ участкѣ тяги.

8. % больныхъ паровозовъ по мѣсяцамъ за послѣдніе 3 года (средній и текущій ремонтъ) отъ числа дѣйствующихъ въ каждомъ участкѣ.

9. Пробѣгъ паровозовъ между промывками и продолжительность промывки холодной и горячей съ указаніемъ, гдѣ таковая примѣняется.

10. Вѣдомость дежурныхъ комнатъ паровозныхъ бригадъ, смазчиковъ, стрѣлочниковъ и т. п., площади и число кроватей,—положеніе о нормальномъ оборудованіи дежурныхъ комнатъ, если таковыя имѣются.

11. Число стойлъ для стоянки и промывки паровозовъ, % отчисленіе къ числу стойлъ приписанныхъ паровозовъ, длина стойлъ—свѣдѣнія эти для каждаго депо, основного и оборотнаго отдѣльно.

12. Число стойлъ для подъемки и ремонта паровозовъ.

13. Какія работы производятся въ участкахъ тяги по ремонту паровозовъ и вагоновъ, а равно по ремонту колесныхъ паръ?

14. Производительность за три послѣдніе года, выраженная въ количествахъ среднихъ ремонтовъ паровозовъ, періодическихъ осмотровъ вагоновъ и количествъ отремонтированныхъ колесныхъ паръ.

15. Число мастеровыхъ и рабочихъ среднее, бывшихъ въ теченіе послѣдняго года въ каждомъ депо.

16. Площадь мастерской при депо.

17. Данныя о силовыхъ установкахъ и объ оборудованіи малыхъ мастерскихъ при депо.

18. Данныя о поворотныхъ кругахъ—система и діаметръ.

19. Площадь конторъ и число конторскихъ служащихъ, занимающихся въ конторахъ.

III. Ремонтныя средства.

1. Число главныхъ мастерскихъ, мѣсторасположеніе и назначеніе ихъ, т. е. паровозныя или вагонныя.

2. Производительность за 3 послѣдніе года:

а) количество капитальныхъ ремонтовъ паровозовъ,

б) количество случайныхъ ремонтовъ паровозовъ,

в) количество капитальныхъ ремонтовъ пассажирскихъ вагоновъ,

г) количество капитальныхъ ремонтовъ товарныхъ вагоновъ,

д) количество среднихъ ремонтовъ пассажирскихъ вагоновъ,

е) количество періодическихъ осмотровъ товарныхъ вагоновъ,

ж) изготовлено пудовъ чугунныхъ отливокъ,

з) количество изготовленныхъ поковокъ въ пудахъ,

и) общее количество колесныхъ паръ паровозныхъ и вагонныхъ, выпущенныхъ изъ ремонта,

к) общая производительность въ рубляхъ.

3. Число мастеровыхъ и рабочихъ за три послѣдніе года.

4. Максимальное количество паровозовъ, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, какое можетъ одновременно находиться въ ремонтѣ.

5. Средняя продолжительность нахожденія въ ремонтѣ капитальномъ паровоза и вагоновъ, въ среднемъ ремонтѣ пассажирскихъ вагоновъ и въ періодическомъ осмотрѣ товарныхъ вагоновъ за послѣдніе 3 года.

6. Нормальная производительность колесной мастерской, т. е. сколько колесныхъ паръ можетъ быть выпущено въ мѣсяцъ изъ обточки, насадки бандажей и насадки осей.

7. Площади крытыхъ помѣщеній цеховъ каждаго въ отдѣльности.

8. Площади территоріи мастерскихъ и длина полезная путей для паровозовъ и вагоновъ.

9. Данныя о силовыхъ станціяхъ, оборудованіе ихъ и максимальное потребленіе энергіи.

10. Данныя объ оборудованіи станками, молотами, горнами и подъемными приспособленіями, возможно подробныя по цехамъ.

11. Какой % отъ рабочей силы составляютъ накладные расходы за 3 послѣднихъ года по каждой мастерской.

IV. Паровозы.

1. Инвентарь паровозовъ съ указаніемъ года поставки паровоза и котла и характеристика паровозовъ, а именно:

а) число осей паровоза и тендера,

б) діаметръ колесъ,

в) діаметръ цилиндровъ,

г) ходъ поршня,

д) система парораспредѣленія,

е) длина и ширина топки,

ж) площадь колосниковой рѣшетки,

з) поверхность нагрѣва топки (огниво),

и) число дымогарныхъ трубъ,

к) поверхность нагрѣва трубъ (огневая),

л) полная поверхность нагрѣва,

м) система пароперегрѣвателя,

н) поверхность нагрѣва пароперегрѣвателя,

о) отношеніе площади Н къ Л,

п) предѣльное давленіе пара,

р) предѣльная скорость,

с) сила тяги въ килограммахъ,

т) вѣсъ въ рабочемъ состояніи паровоза и тендера,

у) сцѣпной вѣсъ,

ф) емкость тендера,

х) родъ отопленія паровоза,

ц) система тормозовъ (паровоза и тендера или только тендера).

2. Какіе виды ремонтовъ паровозовъ примѣняются, т. е. большой, средній и текущій или же установлены иные роды ремонтовъ.

3. Общая характеристика состоянія паровоза, при которомъ паровозъ назначается въ большой ремонтъ.

4. Средніе пробѣги паровозовъ между капитальными ремонтами по серіямъ паровозовъ и по участкамъ тяги и средніе по всей линіи за послѣднія 5 лѣтъ.

5. Пробѣги паровозовъ по участкамъ тяги между средними ремонтами, признанные за нормальные.

6. Данныя о главнѣйшихъ работахъ, исполненныхъ при капитальномъ ремонтѣ паровозовъ за послѣднія 6 лѣтъ, а именно:

а) количество паровозовъ, выпущенныхъ изъ капитальнаго ремонта по серіямъ,

б) количество смѣненныхъ котловъ по серіямъ и годамъ поставки,

в) количество смѣненныхъ полныхъ топокъ по серіямъ паровозовъ и средняя продолжительность ихъ службы, выраженная въ пробѣгѣ паровозовъ или числѣ лѣтъ службы,

г) тоже рѣшетокъ огневой коробки,

д) количество комплектовъ дымогарныхъ трубъ, вновь поставленныхъ при капитальномъ ремонтѣ,

е) % отношеніе вновь поставленныхъ дымогарныхъ трубъ какъ при капитальномъ, такъ и при другихъ видахъ ремонтовъ (въ депо) къ общему числу дымогарныхъ трубъ на всѣхъ паровозахъ,

ж) количество смѣненныхъ лобовыхъ листовъ огневой коробки, потолковъ, надставокъ боковыхъ стѣнокъ, (полустѣнокъ), шипельныхъ листовъ и смычныхъ листовъ,

з) количество смѣненныхъ переднихъ рѣшетокъ и звеньевъ цилиндрической части котла,

и) количество смѣненныхъ цилиндровъ.

7. Допускается ли при капитальномъ ремонтѣ паровозовъ постановка латокъ въ топкѣ и цилиндрической части котла, въ какихъ мѣстахъ, количество и промѣрный размѣръ ихъ; если латки допускаются, то желательно имѣть свѣдѣнія о количествѣ паровозовъ, выпущенныхъ изъ капитальнаго ремонта за послѣднія 6 лѣтъ (по годамъ отдѣльно) съ латками въ топкахъ.

8. Съ какою минимальною толщиною стѣнокъ топки и съ какимъ износомъ рѣшетокъ выпускаются паровозы изъ капитальнаго ремонта?

9. Ставятся ли при капитальномъ ремонтѣ паровозовъ желѣзныя части топокъ и какія именно или полныя топки и какой толщины и съ какого времени?

Примѣчаніе: Свѣдѣнія по п.п. б, в, г и ж. желательно имѣть для мѣдныхъ частей топокъ и желѣзныхъ.

10. Ставятся ли при капитальномъ ремонтѣ дымогарныя трубы безъ мѣдныхъ наконечниковъ или съ мѣдными наконечниками и въ какихъ случаяхъ—какая употребляется длина наконечниковъ.

11. Примѣняются ли чугунные золотники, въ какихъ участкахъ тяги и для какихъ серій паровозовъ?

12. При какомъ износѣ цилиндровъ ставятся втулки—желательно знать сколько цилиндровъ работаетъ со втулками?

13. Замѣняются ли новыми при капитальномъ ремонтѣ золотники и подшипники дышловые и осевые, не зависимо отъ степени ихъ износа, или же допускается починка надѣлками, напайкой и т. п.

14. Какой допускается износъ поршневыхъ скалокъ и параллелей въ %% отъ первоначальныхъ размѣровъ.

15. Какія ставятся при капитальномъ ремонтѣ связи—мѣдныя, желѣзныя или стальныя по особымъ техническимъ условіямъ на какихъ серіяхъ паровозовъ и въ какихъ случаяхъ?

16. Какъ производится сортировка старыхъ дымогарныхъ трубъ и при какомъ состояніи допускается дальнѣйшая ихъ служба?

17. Примѣняется ли въ котлахъ прикрытіе внутри цилиндрической части съ цѣлью предохраненія отъ выѣдинъ?

18. Изъ какого матеріала приготовляются парорабочія и пароотводящія трубы—желѣзныя, мѣдныя или чугунныя, на какихъ серіяхъ паровозовъ и въ какихъ случаяхъ?

19. Средняя стоимость капитальнаго ремонта паровозовъ и тендеровъ отдѣльно за послѣднія 5 лѣтъ, по серіямъ безъ колесныхъ работъ и безъ окраски.

20. Средняя стоимость окраски паровоза и тендера.

21. Стоимость капитальнаго ремонта паровозовъ и тендеровъ на 100 верстъ пробѣга, совершеннаго ими между капитальными ремонтами за послѣднія 5 лѣтъ.

22. Вѣдомость паровозовъ по № съ указаніемъ пробѣга на 1 января с. г. отъ послѣдняго капитальнаго и средняго ремонта.

23. Статистика случаевъ порчи паровозовъ въ пути за 3 послѣдніе года съ подраздѣленіемъ по роду поврежденія и съ общимъ выводомъ на пробѣгъ по участкамъ тяги.

24. Главнѣйшія работы, исполняемыя участками тяги при среднемъ и текущемъ ремонтѣ паровозовъ.

25. Стоимость средняго и текущаго ремонта паровозовъ на пробѣгѣ 100 паровозо-верстъ по участкамъ тяги за послѣднія 5 лѣтъ.

26. Тоже, о тендерахъ.

27. Тоже, о паровозномъ инструментѣ.

28. Примѣняется ли система премированія за сокращеніе расходовъ по ремонту паровозовъ и тендеровъ или за увеличеніе пробѣга между ремонтами и на какихъ основаніяхъ? Если премированіе не примѣняется, то заинтересованы ли какимъ-либо инымъ способомъ участки тяги и машинисты въ исправной работѣ паровозовъ и пробѣгѣ ихъ?

29. Какой установленъ порядокъ сдачи паровозовъ въ капитальный ремонтъ, опредѣленія объема ремонта и пріемки паровозовъ, выходящихъ изъ капитальнаго ремонта.

30. Какой % больныхъ паровозовъ былъ въ отчетномъ году на 1-ыя числа каждаго мѣсяца (считая паровозы, находящіеся въ капитальномъ, среднемъ и текущемъ ремонтахъ).

V. Товарные вагоны.

1. Инвентарь товарныхъ вагоновъ количественный по роду ихъ съ указаніемъ подъемной силы и числа тормозныхъ. Отдѣльно своихъ и отдѣльно приписанныхъ частныхъ владѣльцевъ.

2. Данныя о количествѣ большихъ ремонтовъ и періодическихъ осмотровъ, исполненныхъ въ теченіе 3 послѣднихъ лѣтъ.

3. Указать, сколько имѣется въ товарномъ паркѣ вагоновъ, подвергающихся годичному осмотру.

4. Средняя стоимость большого ремонта и періодическаго осмотра по пунктамъ производства таковыхъ за 3 послѣднихъ года (съ окраскою, но безъ колесныхъ работъ)—и общая средняя по всей линіи.

5. Количество возобновленныхъ крышъ за 3 послѣднихъ года.

6. % больныхъ вагоновъ на 1 каждаго мѣсяца за 3 послѣднихъ года.

7. Количество вагоновъ тормозныхъ и нетормозныхъ, приспособленныхъ къ 900 и 1000-пудовой силѣ за послѣдніе 3 года.

8. Количество вагоновъ и родъ ихъ, которые по своему состоянію и конструкціи не могутъ быть приспособлены къ высшей подъемной силѣ.

9. Если имѣются данныя о количествѣ смѣненныхъ деревянныхъ частей при ремонтѣ вагоновъ за послѣдніе 3 года, которыя характеризовали бы степень обновленія вагоновъ, то желательно эти данныя получить.

10. Стоимость текущаго ремонта вагоновъ на 10.000 осверстъ за 3 послѣдніе года.

11. Стоимость всякаго рода ремонтовъ на одинъ инвентарный вагонъ.

VI. Пассажирскіе вагоны.

1. Инвентарь пассажирскихъ вагоновъ по классамъ, съ указаніемъ года постройки, послѣдняго капитальнаго и средняго ремонта и съ данными о числѣ осей, системы отопленія, освѣщенія и тормозовъ.

2. Данныя о количествѣ большого и средняго ремонтовъ по классамъ, исполненныхъ за послѣдніе 3 года, и о количествѣ полной окраски.

3. Стоимость всякаго рода ремонтовъ на 1 инвентарный вагонъ за послѣдніе 3 года, (считая 8-ми-колесный вагонъ за 2 единицы).

4, Свѣдѣнія о распредѣленіи вагоновъ на поѣздные и резервные, съ указаніемъ пунктовъ приписки вагоновъ.

5. Расчетъ потребнаго количества пассажирскихъ вагоновъ для поѣздовъ по слѣдующей формѣ:

№ поѣзда.	Оконечныя станціи слѣдованія поѣздовъ или прицѣпныхъ вагоновъ.	Число*) составовъ для оборота.	Количество вагоновъ во всѣхъ составахъ.				
			I кл.		I/II кл.		и т. д.
			8-мя колес.	6-ти кол.	8-ми кол.	6-ти кол.	

*) Стоянка на оконечныхъ станціяхъ должна быть достаточна для очистки и текущаго ремонта.

6. Вѣдомость потребнаго количества вагоновъ для резерва съ указаніемъ пунктовъ—резервъ этотъ предназначается для замѣны внезапно заболѣвшихъ вагоновъ или для пополненія состава въ случаѣ наплыва пассажировъ.

7. % больныхъ вагоновъ (большого и средняго ремонта), дѣйствительно имѣвшій мѣсто на 1 числа каждаго мѣсяца за послѣдніе 2—3 года.

VII. Свѣдѣнія о паровозныхъ тендерныхъ скатахъ.

1. Количественный инвентарь колесныхъ скатовъ по серіямъ, съ указаніемъ, сколько изъ нихъ работаютъ подъ паровозами и сколько имѣется въ запасѣ.

2. Какія установлены на дорогѣ правила о размѣрахъ и износѣ шинъ, осей и пальцевъ кривошиповъ—для паровозовъ и тендеровъ, а равно правила осмотра?

3. Сколько смѣнено за послѣднія 5 лѣтъ бандажей, осей и колесъ по серіямъ паровозовъ?

4. Статистика случаевъ порчи частей колесныхъ скатовъ за 5 лѣтъ съ подраздѣленіемъ по роду поврежденій.

5. Какіе употребляются бандажи, углеродистые или хромистые, и сколько поставлено этихъ послѣднихъ?

6. Какой примѣняется способъ укрѣпленія бандажей?

VIII. Свѣдѣнія о вагонныхъ колесныхъ парахъ.

1. Количественный инвентарь колесныхъ паръ спеціальныхъ для пассажирскихъ вагоновъ, съ указаніемъ какой % имѣется въ запасѣ, а равно съ указаніемъ способа укрѣпленія бандажей, діаметра подступичной части и длины осевой шейки.

2. Количественный инвентарь колесныхъ паръ, предназначенныхъ для спеціальнаго подвижного состава, съ указаніемъ длины осевой шейки, діаметра подступичной части и способа укрѣпленія бандажей, а равно сколько такихъ колесныхъ паръ имѣется въ запасѣ внѣ подвижного состава.

3. Количественный инвентарь колесныхъ паръ общихъ для пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, съ указаніемъ:

а) сколько колесныхъ паръ, годныхъ для 900-пудовой подъемной силы для нетормозныхъ и тормозныхъ вагоновъ;

б) сколько колесныхъ паръ, негодныхъ для 900-пудовой подъемной силы для нетормозныхъ и тормозныхъ вагоновъ;

в) сколько колесныхъ паръ изъ числа показанныхъ въ п. б не могутъ быть передѣланы въ 900-пудовыя, вслѣдствіе чугунныхъ ступицъ или маломѣрныхъ желѣзныхъ;

г) сколько колесныхъ паръ имѣется въ запасѣ внѣ подвижного состава;

д) способъ укрѣпленія шинъ.

4. Какія установлены правила осмотра колесныхъ паръ, предѣлы износа бандажей и минимальные размѣры.

5. Статистика случаевъ порчи колесныхъ паръ съ подраздѣленіемъ по роду поврежденій.

6. Сколько за послѣднія 5 лѣтъ смѣнено осей, центровъ и бандажей?

ПРОГРАММА ВОПРОСОВЪ

по обслѣдованію желѣзной дороги въ отношеніи устройствъ, необходимыхъ для правильнаго движенія.

Изслѣдованіе пропускной способности участковъ.

1. Количество вагоновъ (груженыхъ и порожнихъ), прослѣдовавшихъ въ грузовомъ направленіи: а) за мѣсяцъ наибольшаго движенія (съ указаніемъ таковаго), б) за 10 дней подрядъ наибольшихъ въ теченіе наибольшаго мѣсяца за періодъ 3 года (съ переводомъ порожнихъ въ груженые).

2. Тоже, поѣздовъ.

3. Отношеніе въ % дѣйствительнаго использованія пропускной способности по а и б къ установленной нормѣ съ факультативомъ и безъ факультатива.

4. Сравненіе теоретической (опредѣленной по формѣ) пропускной способности съ пропускной способностью, указанной по графикамъ и министерскимъ вѣдомостямъ.

5. Для опредѣленія роста движенія по участкамъ необходимо имѣть или а) количество пудо-верстъ по участкамъ въ груженомъ направленіи по мѣсяцамъ за рядъ лѣтъ, или б) количество груженыхъ вагоновъ по мѣсяцамъ за рядъ лѣтъ.

6. Для выясненія вѣроятности будущаго движенія, недостаточно имѣть общее количество пудовъ или вагоновъ, прошедшихъ по участку, но желательно въ предѣлахъ имѣющагося статистическаго матеріала разсмотрѣть движеніе отдѣльныхъ преобладающихъ грузовъ (хлѣбъ, уголь, нефть, лѣсъ); для этого изъ отчета № 4, желательно имѣть сопоставленіе по годамъ, съ выдѣленіемъ максимальнаго мѣсяца, работу отдѣльныхъ передаточныхъ пунктовъ по родамъ груза.

7. Въ виду возможности повышать пропускную способность участка въ грузовомъ направленіи за счетъ сокращенія числа поѣздовъ обратнаго направленія, необходимо свѣдѣнія „по пун. 1“ имѣть и для порожняго направленія. При этомъ надо установить % отношеніе груженыхъ вагоновъ, идущихъ въ обратномъ направленіи, опредѣлить, въ зависимости отъ длины разъѣздныхъ путей и силы паровозовъ, максимальное количество вагоновъ въ поѣздахъ обратнаго направленія и изъ этихъ данныхъ подсчитать, какое количество добавочныхъ поѣздовъ, сверхъ графика, возможно отправить въ грузовомъ направленіи за счетъ порожняго. Поэтому необходимо имѣть:

8. Количество и длину разъѣздныхъ путей на промежуточныхъ и пріемныхъ на конечныхъ станціяхъ.

9. Наибольшіе составы по длинѣ и по вѣсу на каждомъ участкѣ дороги.

10. Если ведется учетъ пудо-верстъ по участкамъ и мѣсяцамъ,—желательно имѣть вѣсъ поѣзда по участкамъ и мѣсяцамъ для сужденія о томъ, насколько дѣйствительный вѣсъ поѣзда отличается отъ теоретическаго, и какое улучшеніе возможно ожидать въ этомъ направленіи, что должно отразиться въ извѣстной степени на уменьшеніи количества поѣздовъ въ будущемъ.

11. Количество залежей по участкамъ и по направленіямъ, съ указаніемъ позднѣйшей очереди, и расчетъ излишняго занятія пропускной способности при выяснившейся необходимости, не допускать залежи позднѣе извѣстнаго срока (двухмѣсячной или мѣсячной). При этомъ явится необходимость сопоставленія этихъ данныхъ съ пріемной способностью портовъ, какъ мѣста назначенія груза.

По станціямъ. А. Узловыя.

1. Количество путей и длина ихъ, съ подраздѣленіемъ на пріемочные, отправочные, сортировочные, передаточные, пакгаузные, перегрузочные, деповскіе и т. д.

2. Количество перерабатываемыхъ вагоновъ въ сутки за мѣсяцъ наибольшаго движенія, съ указаніемъ, сколько и съ какого направленія прибываетъ вагоновъ и сколько и куда отправляется.

3. Схема работы станціи: а) на какія направленія и по сколько вагоновъ сортируется; б) сколько вагоновъ и поѣздовъ передается на сосѣднюю дорогу; г) сколько идетъ подъ нагрузку, выгрузку, перегрузку; д) сколько поѣздовъ проходитъ станцію транзитомъ безъ переработки; е) сколько вагоновъ со сборнымъ грузомъ перерабатываетъ станція и какія для этого имѣются приспособленія.

4. Сколько маневровыхъ паровозовъ работаетъ на станціи, сколько вытяжныхъ путей на станціи, сколько вагоновъ перерабатываетъ каждая вытяжка.

5. Разсмотрѣніе работы станціи по пріему и отправленію поѣздовъ, пересѣченіе маршрутовъ, независимость работы по сортировкѣ въ отношеніи пріема и отправленія, удобство вывоза паровозовъ изъ-подъ поѣздовъ и подачи ихъ подъ поѣзда.

6. Служитъ ли станція для стоянки порожняка и имѣются ли для этого пути?

7. Выясненіе мѣръ, работъ, переустройствъ путей для устраненія выяснившихся недостатковъ станціи.

Б. Промежуточныя.

8. Количество обгонныхъ путей и ихъ длина.

9. Количество прицѣпокъ и отцѣпокъ.

10. Имѣются ли мѣста и тупики для навалочныхъ грузовъ?

Товарныя устройства и дворы.

1. Количество складочныхъ помѣщеній и грузооборотъ на кв. саж.

2. Количество груза по годамъ, лежавшаго на настилахъ.

3. Наличіе площадокъ для навалочныхъ грузовъ и выясненіе ихъ достаточности.

4. Мощеніе подъѣздовъ и товарныхъ дворовъ.

5. Необходимость въ огражденіи дворовъ и выясненіе количества заборовъ.

Пассажирскія зданія.

1. Количество проданныхъ билетовъ, (хотя бы за годъ) на станціи.

2. Выясненіе достаточности площади пассажирскихъ зданій (по формуламъ и практикующимся пріемамъ).

3. Наличіе дамскихъ комнатъ, мужскихъ уборныхъ, отдѣльныхъ ламповыхъ.

4. Достаточность длины пассажирскихъ платформъ и промежуточныхъ платформъ, сообразно длинѣ поѣзда.

Пассажирское движеніе.

1. Населенность поѣздовъ по участкамъ по мѣсяцамъ. Количество относительной и абсолютной перенаселенности.

2. Сравненіе количества предоставленныхъ мѣстъ во всѣхъ поѣздахъ участка съ количествомъ пассажировъ.

3. Опредѣленіе роста пассажирскаго движенія.

Товарные вагоны.

1. Количество перевозокъ (погрузка, пріемъ) по мѣсяцамъ за рядъ лѣтъ, наличіе товарныхъ вагоновъ въ распоряженіи сл. дв. (за исключеніемъ ремонта, жилья, хозяйств. пер., спеціальн.) и средній оборотъ вагона.

2. Свѣдѣнія о наймѣ вагоновъ по годамъ и мѣсяцамъ.

3. Опредѣленіе роста перевозокъ, съ учетомъ вывоза залежей.

4. Провѣрка достаточности имѣющагося спеціальнаго подвижного состава: платформъ, фруктовыхъ, ледниковъ и т. д.