

НММр

КМ-219

Найше учрежденная Особая Высшая Комиссія
для весторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

В. XXXIX.

МАТЕРІАЛЫ

П О

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Екатерининская ж. д.

ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. Т-ва п. ф. „Электро-Типографія Н. Я. Стойковой“. Сиаменская, 27.
1910.

НММр
КН-219

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

В. XXXIX.

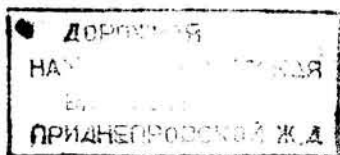
МАТЕРІАЛЫ

П О

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

04257

Екатерининская ж. д.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. Т-ва п. ф. „Электро-Типографія Н. Я. Стойковой“. Знаменская, 27.

1910.

О Г Л А В Л Е Н І Е.

	<i>Стр.</i>
I. Журналъ засѣданій для обсужденія программъ Высшей Комиссіи по хозяйственнымъ и организаціоннымъ вопросамъ	1
II. Журналы засѣданій въ параіонномъ и биржевомъ комитетахъ и совѣтъ сѣзда горнопромышленниковъ	121
III. Описаніе объѣзда дорогъ	145
IV. Приложенія.	

I.

Журналъ засѣданій для обсужденія программъ
Высшей Комиссіи по хозяйственнымъ и организа-
ціоннымъ вопросамъ.

Съ 23-го по 25-е сентября 1909 года въ управленіи Екатерининской желѣзной дороги подъ предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре при участіи члена Высшей Комиссіи Д. И. Герценвица, члена-эксперта отъ Государственнаго Контроля Н. А. Маслова и представителей Екатерининской желѣзной дороги, при дѣлопроизводителяхъ комиссіи А. Д. Лаврентьевъ и С. М. Воищевъ, происходили засѣданія для выясненія подлежащихъ обслѣдованію на мѣстахъ хозяйственныхъ и организаціонныхъ вопросовъ по программамъ Высшей Комиссіи.

Открывая засѣданіе, Предсѣдатель ознакомилъ присутствующихъ съ цѣлями учрежденія Особой Высшей Комиссіи и указалъ, что общее затруднительное финансовое положеніе Россіи возлагаетъ на правительство и законодательныя учрежденія обязанность изыскать средства къ возможному сокращенію вообще расходовъ и въ частности расходовъ на желѣзнодорожное хозяйство, возросшихъ за послѣднее время чрезвычайно сильно и совершенно непропорціонально доходамъ желѣзныхъ дорогъ. Высшая Комиссія, какъ организація, имѣющая въ своемъ составѣ членовъ и законодательныхъ и правительственныхъ учреждений, имѣетъ своей цѣлью выяснить настоящее положеніе желѣзнодорожнаго хозяйства, почему Предсѣдатель проситъ начальника дороги и затѣмъ всѣхъ присутствующихъ представителей Екатерининской ж. д. высказаться по вопросамъ программы въ порядкѣ ихъ послѣдовательности.

І. ВОПРОСЫ ОБЩІЕ.

По вопросу І

І. Всѣ ли новыя работы, производимыя на дорогѣ, вызываются дѣйствительною необходимостью? Имѣется ли обоснованный и планомѣрный проектъ развитія пропускной и провозной способности дороги? Начальникъ дороги указываетъ, что въ зависимости отъ чрезвычайно быстрого роста работы Екатерининской дороги, также быстро росли и потребности въ новыхъ работахъ по усилению провозоспособности дороги, и съ полной увѣренностью можно утверждать, что всѣ производимыя новыя работы не только вызывались дѣйствительною необходимостью, но, въ большинствѣ случаевъ, являлись даже запоздавшими, такъ какъ разрѣшалась къ производству тогда, когда, за отсутствіемъ тѣхъ или иныхъ сооружений и приспособленій являлись уже задержки или даже отказъ въ перевозкахъ или же иные существенные дефекты въ эксплуатаціи.

Нѣсколько разъ составлялся планъ развитія Екатерининской желѣзной дороги и послѣдній такой планъ составленъ на періодъ до 1912 года. Заключающіяся въ этомъ планѣ требованія со стороны дороги на новыя работы слѣдуетъ, по мнѣнію начальника дороги, считать весьма скромными, нуждъ же настолько много, что высказать ихъ сразу не представляется возможнымъ, а между тѣмъ не удовлетворены даже потребности, обеспечивающія безопасность движенія; изъ наиболѣе существенныхъ слѣдуетъ отмѣтить необходимость въ настоящее время устройства централизаціи стрѣлокъ, освѣщеніе станцій; также существенно необходимы расширеніе узловыхъ станцій, постройка жилыхъ домовъ для служащихъ и проч.

На вопросъ Предсѣдателя, дѣйствительно ли движеніе на Екатерининской дорогѣ развивается въ такой сильной степени, что всѣ работы, вошедшія въ планъ, составленный до 1912 года, должны быть производимы именно въ тѣхъ размѣрахъ, въ которыхъ онѣ предполагаются управленіемъ дороги, начальникъ дороги доложилъ, что усиленіе Екатерининской дороги съ давняго времени производится по особымъ планамъ, составлявшимся обыкновенно на три года впередъ, но въ дѣйствительности исполнявшимся въ пять и болѣе лѣтъ. Планы эти вырабатывались особыми командированными каждый разъ изъ Управленія жел. дор. комиссіями съ участіемъ представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля и этими комиссіями опредѣлялись какъ размѣры предстоящихъ вѣроятныхъ перевозокъ, такъ равно и потребныя работы и ихъ стоимость. Существенное усиленіе дороги началось съ 1893 года.

Первымъ планомъ усиленія явился планъ на трехлѣтіе съ 1892 по 1895 г. Этотъ планъ выполненъ полностью.

Второй планъ—на трехлѣтіе съ 1895 по 1898 годъ выполненъ тоже почти полностью. Предполагавшееся по этимъ планамъ увеличеніе движенія оправдалось.

Третій планъ составленъ на трехлѣтіе съ 1898 по 1901 г. Этотъ планъ полного осуществленія не получилъ, въ виду наступившихъ военныхъ событій.

Въ послѣднее время, какъ уже сказано, выработанъ полный планъ развитія пропускной и провозной способности на пятилѣтіе съ 1908—1912 гг. Въ подобномъ планѣ невозможно, однако, предусмотрѣть въ полномъ объемѣ всѣ усиленія, которыя могутъ потребоваться на дорогѣ въ ближайшее время, такъ какъ Екатерининская дорога перевозитъ почти исключительно массовые грузы въ количествѣ около 1½ миллиарда пудовъ въ годъ, причемъ своя погрузка доходитъ до 1 миллиарда пудовъ. Нерѣдко вновь открытая угольная копь можетъ дать сразу 10—20 миллионъ пудовъ груза. Очевидно, что такое появленіе новаго груза, сравнительное незначительное для Екатерининской дороги, гру-

заящей свободно свыше 6.000 вагоновъ въ день, для отдѣльной станціи или участка можетъ потребовать особыхъ мѣропріятій по усиленію данной станціи, а иногда и пропускной способности участковъ, что предусмотрѣть заблаговременно не представлялось никакой возможности, не говоря уже о томъ, что реальныя данныя, которыя могли бы обусловить отпускъ денегъ для усиленія дороги, обнаруживаются только послѣ открытія дѣйствія того или иного промышленнаго предпріятія. Какъ на примѣръ такого быстраго роста за послѣднее время, можно указать на добычу антрацита, составившую: въ 1906 г.—43,4 милліона пудовъ и въ 1908 г.—87,8 мил. пудовъ.

Такую же картину чрезвычайно быстраго роста погрузки можно видѣть и по отдѣльнымъ станціямъ, а именно:

	Нагружено, выгружено и перегружено грузовъ	
	въ 1906 году:	въ 1908 году:
Ст. Иловайская	1.400.000	3.700.000
„ Амвросіевка	9.500.000	12.000.000
Ст. Матвѣевъ-Курганъ.	1.200.000	3.800.000
„ Аз.-Гавань	8.400.000	13.000.000
„ Кальміусь.	13.900.000	23.000.000
„ Чумаково	6.000.000	23.900.000
„ Ларино	6.500.000	22.000.000
„ Мосино	100.000	1.000.000
„ Доля	52.000	2.300.000
„ Рутченково	39.000.000	52.000.000
„ Монахово	11.000.000	16.200.000
„ Шмаково	8.400.000	11.000.000
„ Картушино	500.000	2.100.000
„ Антрацитъ	13.500.000	20.200.000
„ Крипдачевка	17.400.000	37.500.000
„ Чернухино	350.000	2.000.000
„ Чистяково	3.000.000	7.000.000
„ Тушиково	11.200.000	17.700.000
„ Ольховая	360.000	2.500.000
„ Алмазная	93.200.000	113.800.000
„ Камышевка	900.000	2.600.000
„ Хортица	1.100.000	4.000.000

Изъ настоящей таблицы усматривается, что ростъ работы дороги чрезвычайно великъ и, если и упала за послѣднее время рудная перевозка, то угольная значительно выросла.

Вслѣдствіе изложенныхъ причинъ: массовой перевозки грузовъ и большой своей погрузки, составляющей $\frac{1}{6}$ часть погрузки всей Россіи, а также обычнаго перемѣщенія всей этой погрузки изъ одного района въ другой по условіямъ рынка, являются потребности въ дополнительныхъ работахъ сверхъ всякихъ плановъ. Ежегодно на дорогѣ замѣчаются ограниченія

приема горнозаводскихъ грузовъ на той или иной станціи за невозможностью принять ихъ вслѣдствіе недостатка путей на станціи или невозможности перевезти этотъ грузъ по прилегающему участку. Такое сокращеніе погрузки, убыточное для дороги и въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже разорительное для промышленниковъ, могло бы сравнительно незначительными затратами быть устранено, но для этого управленію Екатерининской жел. дороги существенно важно имѣть право болѣе свободнаго перемѣщенія кредитовъ по дополнительнымъ работамъ, собственной властью, такъ какъ всѣ формальности по испрошенію замѣны одной работы другою, черезъ центральное управленіе, требующія представленія большого числа справокъ, докладовъ, чертежей и проч., неизбѣжно задерживаютъ дѣло.

Начальникъ сл. пути доложилъ, что въ данномъ вопросѣ служба пути является только исполнительницей требованій, предъявляемыхъ со стороны другихъ службъ дороги. По мнѣнію начальника сл. пути, всѣ эти требованія являются, дѣйствительно необходимыми и правильными, ибо цѣль ихъ заключается въ стремленіи къ удешевленію эксплуатаціи дороги. Конечно нельзя не согласиться съ тѣмъ обстоятельствомъ, что характеръ работы дороги иногда мѣняется въ зависимости отъ появленія новыхъ факторовъ; такъ слѣдуетъ отмѣтить, что съ проведеніемъ Сѣверо-Донецкой линіи характеръ работъ нѣкоторыхъ участковъ Екатерининской дороги долженъ измѣниться сравнительно съ настоящей ея работой; кромѣ того, съ развитіемъ, напримѣръ, станціи Дебальцево, окажутся также излишними нѣкоторые существующіе пути станціи Хацепетовки. Но во всякомъ случаѣ безъ новыхъ работъ невозможно измѣнить то положеніе, что станція Попасная въ настоящее время является чрезвычайно тяжелой и причиняетъ не мало задержекъ въ работѣ. Точно также, для того, чтобы имѣть возможность утилизировать на Екатерининской дорогѣ новые тяжелые паровозы приходится производить въ нѣкоторыхъ участкахъ сплошную смѣну рельсъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, является-ли ст. Горловка, бывшая узловой станціей, достаточно приспособленной для своего назначенія, начальникъ сл. пути доложилъ, что ст. Горловка, представляющая собой внутренній узелъ, весьма нуждается въ устройствѣ водоснабженія.

Начальникъ сл. движенія считаетъ, что хотя въ настоящемъ вопросѣ о необходимости производства тѣхъ или другихъ работъ и возможны увлеченія въ сторону производства работъ въ большей степени, чѣмъ то необходимо, но на Екатерининской ж. дорогѣ такое обстоятельство не имѣетъ мѣста, такъ какъ обычныя ассигнованія сверхъ эксплуатаціонной смѣты весьма незначительны; достаточно указать, что, при настоящемъ ростѣ работы дороги, на развитіе путей въ 1909 году дано было 110.000 рублей, что, ко-

нечно, совершенно недостаточно. Признавая за принципомъ возможной экономіи въ расходахъ хорошую сторону, начальникъ сл. движенія вмѣстѣ съ тѣмъ отмѣтилъ, что съ такой экономіей вообще слѣдуетъ быть осторожнымъ, ибо отпущенный кредитъ можетъ во много разъ окупить затрату и, наоборотъ, несвоевременной экономіей расходовъ можно причинить большой вредъ всякому дѣлу.

Касаясь вопроса о провозной и пропускной способности Екатерининской ж. дороги, начальникъ сл. движенія считаетъ нужнымъ указать, что въ настоящее время участки ея перегружены, несмотря на нѣкоторое паденіе рудничной перевозки. Начальнику сл. движенія приходится въ качествѣ представителя Екатерининской ж. дороги присутствовать въ Харьковскомъ районномъ комитетѣ и горячо спорить съ углепромышленниками, сокращая наряды комитета на подачу вагоновъ, т. е. углепромышленники хотятъ отправить больше груза, а Екатерининская дорога, имѣя такія станціи, какъ напримѣръ „Доля“, гдѣ имѣются два главныхъ пути и по одному развѣздному, не можетъ исполнить предъявляемыхъ къ ней требованій.

Начальникъ сл. тяги заявилъ, что служба тяги терпитъ большой недостатокъ въ паровозныхъ зданіяхъ и стойлахъ, ибо въ настоящее время процентъ полезныхъ стойлъ достигаетъ лишь 25; поэтому развитіе паровозныхъ зданій слѣдуетъ считать одной изъ самыхъ серьезныхъ нуждъ сл. тяги. Съ полученіемъ на Екатерининскую ж. дорогу паровозовъ типа $\frac{4}{5}$, нужда въ стойлахъ еще болѣе увеличилась, а между тѣмъ такое положеніе удорожаетъ содержаніе паровозовъ, ухудшаетъ ихъ оборотъ и создаетъ вообще много затрудненій въ паровозномъ хозяйствѣ. Норма процента стойлъ отъ числа паровозовъ для Екатерининской дороги должна быть не ниже 50%, вслѣдствіе плохого качества воды, питающей паровозы этой дороги; отсюда слѣдуетъ, что имѣющееся количество паровозныхъ стойлъ составляетъ лишь половину необходимаго. Къ тому-же суровыя зимы также сильно удорожаютъ текущій ремонтъ, производимый нерѣдко на воздухѣ. Кромѣ того служба тяги не имѣетъ достаточнаго количества дежурныхъ помѣщеній и устройство таковыхъ является насущной потребностью.

Что касается развитія мастерскихъ, то вопросъ этотъ, съ присоединеніемъ Александровскихъ мастерскихъ къ Екатерининской дорогѣ, можно считать вполне удовлетворительнымъ; необходимо лишь нѣкоторое улучшеніе оборудованія депо для сокращенія расходовъ по ремонту подвижного состава.

Далѣе, начальникъ сл. тяги сообщилъ, что, кромѣ ремонта паровозовъ своей дороги, въ мастерскихъ Екатерининской дороги производится также ремонтъ паровозовъ и другихъ дорогъ, при чемъ слѣдуетъ указать, что мастерскія эти столь хорошо

оборудованы, что имѣютъ возможность производить капитальный ремонтъ гораздо большаго числа паровозовъ, чѣмъ имъ представляется необходимымъ; поэтому, присланные для ремонта съ Дальняго Востока послѣ войны 200 паровозовъ уже отремонтированы.

Въ настоящее время назначенный ремонтъ 215 паровозовъ на 1910 годъ является недостаточнымъ для мастерскихъ Екатерининской дороги, почему управление дороги обратилось съ просьбой въ Управление желѣзныхъ дорогъ назначить паровозы для ремонта съ другихъ дорогъ. Нужно замѣтить, что при постройкѣ 2-й Екатерининской дороги Александровскія мастерскія рассчитывались такимъ образомъ, чтобы они могли производить капитальный ремонтъ 36 паровозовъ въ годъ, въ настоящее время они выпускаютъ до 80 паровозовъ.

На указанія Предсѣдателя о томъ, что на Екатерининской дорогѣ, вѣроятно, имѣется лишній инвентарь паровозовъ и при возможности производить быстрый ремонтъ слѣдовало бы количество этого инвентаря уменьшить, передавъ его другимъ дорогамъ, начальникъ сл. тяги доложилъ, что, въ силу временнаго паденія движенія на дорогѣ, дѣйствительно имѣется около 140 лишнихъ паровозовъ, но въ виду того, что въ суровыя зимы текущій ремонтъ, производящійся въ большей части на воздухѣ, не продуктивенъ, трудно сказать, положительно, что эти паровозы можно отдать.

Предсѣдатель Харьковскаго параіоннаго комитета В. А. Гаевскій далъ краткую историческую справку о сооруженіи Екатерининской дороги, указавъ на важное значеніе ея, какъ одной изъ главныхъ ж. д. линій Россіи.

Переходя къ разсмотрѣнію вопроса о новыхъ работахъ на Екатерининской дорогѣ, В. А. Гаевскій замѣтилъ, что въ вопросѣ о развитіи дороги предусмотрѣть все очень трудно и потому погрѣшности всегда возможны. Такъ, станція Хацепетовка была развита въ то время, когда это требовалось, въ настоящее же время ея развитіе можно считать излишнимъ и теперь на этой станціи ставятся вагоны для запаса во время затишья въ движеніи, образуя какъ бы запасный паркъ; станція Авдѣевка подвергалась развитію 7 разъ за послѣднія 10 лѣтъ и это стоило большихъ денегъ казнѣ.

Техническая роскошь оборудованія дороги, по мнѣнію В. А. Гаевскаго, вообще, необходима и весьма желательна, но, конечно, всегда должны быть основанія, построенныя на точныхъ данныхъ, полученныхъ на мѣстахъ осуществленія извѣстныхъ предположеній.

Именно съ этой точки зрѣнія однимъ изъ крупныхъ недостатковъ Екатерининской дороги является отсутствіе достаточнаго количества складочныхъ помѣщеній.

Въ настоящее время, когда техника идетъ чрезвычайно быстро впередъ, приходится при рѣшеніи вопросовъ объ увеличеніи провозной способности участковъ принимать во вниманіе, что при помощи новыхъ тяжелыхъ паровозовъ однопутный участокъ имѣеть возможность пропустить гораздо большее количество груза, чѣмъ это возможно было раньше и, если прежде увеличеніе провозной способности участка достигалось укладкой лишнихъ путей, то въ настоящее время этотъ вопросъ можетъ быть рѣшенъ иногда совершенно иначе, а именно замѣною старыхъ паровозовъ этого участка новыми—типа 4/5, отчего возможная работа участка увеличится сразу. Новымъ паровозамъ предстоитъ сдѣлать цѣлый переворотъ въ технику жел.-дор. дѣла.

Что касается общаго плана развитія дороги, то таковой постоянно провѣряется Харьковскимъ параоіоннымъ комитетомъ и всѣ работы, которыя были произведены по утвержденному плану, въ свое время, были, по мнѣнію комитета, необходимы. Настоящее паденіе перевозокъ горнозаводскихъ грузовъ слѣдуетъ считать временнымъ и обыкновенно въ такихъ случаяхъ начавшейся послѣ паденія ростъ движенія бываетъ болѣе быстрый, чѣмъ самое паденіе, почему Екатерининская дорога должна быть подготовлена къ могущему наступить увеличенію перевозокъ грузовъ, чтобы не быть въ затруднительномъ положеніи. Необходимо имѣть въ виду, что среднее увеличеніе только угольныхъ перевозокъ въ Донецкомъ бассейнѣ не ниже 10% за пятилѣтіе, даже при паденіи за отдѣльные 1—2 года, а Екатерининская ж. д. должна удовлетворять потребностямъ не только угольной, но и потребительной промышленности,

Переходя въ частности къ участку Очеретино—Никитовка, В. А. Гаевскій отмѣтилъ, что участокъ этотъ, съ котораго уже второй путь былъ снятъ, является почти бездѣятельнымъ.

Главный контролеръ Екатерининской дороги считаетъ, что и оставшійся путь Никитовка—Очеретино подлежитъ снятію, такъ какъ участокъ этотъ въ сущности не нуженъ и является лишь убыточной частью Екатерининской дороги.

По вопросу 2

2. Производство необходимыхъ работъ соображается ли съ временемъ года, наиболее удобнымъ для самаго производства? Производятся ли хозяйственныя перевозки и ремонтъ подвижного состава въ наи-

начальникъ дороги сообщаетъ, что случай несвоевременнаго производства работъ на Екатерининской дорогѣ, особенно въ послѣдніе два года дѣйствительно были, но ставить это въ вину управленія дороги не представляется возможнымъ, ибо причина этого явленія лежитъ въ позднемъ отпускѣ кредита на новыя работы: кредитъ получается лишь въ средній годъ, отчего заканчиваютъ исполненіе наиболѣе необходимыхъ работъ приходится уже зимою.

На вопросъ Д. И. Герцепвица, приеносибилась ли Екатеринин

болѣе благоприятное для нихъ время? Имѣется ли планъ хозяйственныхъ и служебныхъ перевозокъ (перевозка балласта)?

ская дорога въ настоящее время къ такому позднему отпуску кредитовъ, начальникъ дороги даетъ утвердительный отвѣтъ и, переходя ко второй части вопроса 2, сообщаетъ, что планъ хозяйственныхъ перевозокъ всегда составляется и приводится въ исполненіе; перевозка балласта производится по плану и даже раньше времени; перевозка угля идетъ по строго опредѣленному плану и только шпалы развозятся круглый годъ по мѣрѣ поступленія ихъ со шпалопродиточнаго завода.

Подвижной составъ исправляется своевременно, причемъ вопросъ о времени ремонта подвижного состава разрѣшается опредѣленными нормами.

Начальникъ службы пути докладываетъ, что хозяйственныя перевозки службы пути сводятся къ перевозкѣ балласта, рельсъ и шпаль; при этомъ ежегодно дорогѣ приходится перевезти свыше 20.000 куб. саж. балласта и перевозка идетъ своевременно по строго разработанному службой пути плану, особо составленному для перевозки балласта какъ по ремонту пути, такъ и для новыхъ работъ.

Планъ развозки рельсъ иногда нарушается, какъ вслѣдствіе назначенія дополнительныхъ новыхъ рельсовъ, которые приходится развозить въ строительный періодъ, такъ и въ силу перемѣщенія снятыхъ съ пути рельсовъ съ одного мѣста на другое, когда приходится производить двойную нагрузку и выгрузку, перемѣщая эти рельсы съ участковъ болѣе дѣятельныхъ, гдѣ введены тяжелые паровозы, на участки съ небольшимъ движеніемъ или на станціонныя пути.

Дубовыя шпалы получаютъ по нарядамъ, сосновыя же пропитываются на заводѣ и, по мѣрѣ выпуска съ завода грузятся и развозятся по линіи.

Камень, кирпичъ и проч. подобные матеріалы, доставляемые въ сравнительно небольшомъ количествѣ, развозятся обыкновенно такимъ образомъ, чтобы не стѣснять существующаго движенія и не нарушать общаго его порядка.

Начальникъ службы тяги доложилъ, что капитальный ремонтъ подвижного состава производится по опредѣленному плану, составленному на круглый годъ при условіи равномерности поступленія подлежащаго ремонту подвижного состава. Малый ремонтъ паровозовъ зависитъ отъ характера работы участковъ и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ малый ремонтъ производится больше зимой, въ другихъ же—лѣтомъ. Въ вагонныхъ мастерскихъ ощущается нѣкоторый недостатокъ, требующій ихъ усиленія.

Начальникъ службы движенія указалъ, что служба движенія въ данномъ случаѣ работаетъ совместно со службой пути, которой предоставляется разрабатывать планъ перевозокъ, служба же движенія вноситъ необходимый коррективъ съ тѣмъ, чтобы выполненіе плана не мѣшало коммерческому движенію; вмѣстѣ съ

тѣмъ ко времени хлѣбной перевозки служба тяги принимаетъ мѣры къ уменьшенію числа вагоновъ въ ремонтѣ.

В. А. Гаевскій указалъ, что по вопросу о перевозкѣ угля слѣдуетъ отмѣтить недостаточность угольныхъ складовъ дороги и соответствующихъ приспособленій для нагрузки угля на паровозы: существующія помѣщенія даютъ возможность имѣть полуторамѣсячный запасъ угля и потому перевозить уголь приходится не въ болѣе удобное время, а тогда, когда запасъ его исчезнетъ; недостаточность же приспособленій для нагрузки угля сильно тормозитъ движеніе, излишне задерживая подъ нагрузкою паровозъ.

По вопросу 3

3. Какія мѣры принимаются для устранения излишней, не вызываемой действительными потребностями дѣла, требовательности при приемкѣ матеріаловъ, запасныхъ частей или производныхъ работъ? замѣститель начальника матеріальной службы докладываетъ, что единственной мѣрой, которая принимается матеріальной службой для устраненія излишней требовательности при приемкахъ разныхъ матеріаловъ, можно считать то, что матеріальная служба въ этомъ отношеніи, по возможности, всегда идетъ навстрѣчу заявленіямъ поставщиковъ и если ими требуется, напримѣръ, повторный анализъ, то таковой обязательно производится и т. п. Несомнѣнно, что техническія условія приемки матеріаловъ требуютъ кореннаго измѣненія, являясь, въ большинствѣ случаевъ, трудно выполнимыми или устарѣлыми; поэтому въ настоящее время они пересматриваются въ особой комиссіи и, нужно думать, что тѣ изъ нихъ, которыя обуславливаютъ излишнюю требовательность, будутъ совершенно исключены.

Начальникъ сл. тяги всецѣло поддерживаетъ положеніе, высказанное представителемъ матеріальной службы о необходимости измѣненія техническихъ условій приемки матеріаловъ и запасныхъ частей, мотивируя свое заявленіе тѣмъ положеніемъ, что техника производства ушла сильно впередъ, существующія же устарѣлыя техническія условія остались безъ измѣненія; въ настоящее время при приемкѣ нѣкоторыхъ предметовъ получаютъ стѣсненія, не вызываемыя сущностью дѣла, почему приходится иногда прибѣгать къ компромиссамъ совершенно нежелательнымъ, какъ несомнѣнно создающимъ почву для произвола.

Изъ запасныхъ частей на Екатерининской дорогѣ 90% ихъ изготовляется самой службой тяги, остальная же часть принимается съ заводовъ заводской инспекціей.

Начальникъ дороги сообщилъ, что при приемкѣ угля на дорогѣ встрѣчаются большія затрудненія. Екатерининская ж. д., какъ лежащая въ угольномъ районѣ, имѣетъ, по положенію, настолько незначительные запасы угля, что напримѣръ мобилизаціонный запасъ не превосходитъ мѣсячной потребности; недостатокъ же складовъ приводитъ къ тому, что иногда уголь

расходуется до приѣмки, почему приходится платить лишнее за плохой уголь; изъ всего же доставленнаго угля 90% его принимается со скидкой съ обусловленной договоромъ цѣны въ силу несоотвѣтствія техническимъ условіямъ. Все это показываетъ, что если бы можно было устроить приѣмку угля на шахтахъ или что-либо подобное, то положеніе дороги въ этомъ отношеніи значительно облегчилось бы.

Н. А. Масловъ замѣтилъ, что разъ количество принимаемаго со скидкой угля такъ велико, то, очевидно, техническія условія не соотвѣтствуютъ природнымъ качествамъ поставляемыхъ углей. Во всякомъ случаѣ, если очевидна необходимость пересмотра ихъ, то управленію Екатерининской дороги слѣдуетъ войти въ Управленіе жел. дорогъ съ соотвѣтствующимъ ходатайствомъ о необходимости пересмотра условій и выработки новыхъ болѣе подходящихъ.

Начальникъ дороги сообщилъ, что обращенія управленія Екатерининской дороги въ Петербургъ по этому поводу были неоднократны и Управленіе жел. дорогъ образовывало нѣсколько комиссій для выработки новыхъ техническихъ условій приѣмки угля, но изъ такихъ попытокъ никакихъ пока реальныхъ результатовъ не получилось; уголь доставляется очень плохого качества; въ прежнее же время, когда Екатерининская дорога сама приобрѣтала уголь, то уголь доставлялся лучшаго качества, такъ какъ приобрѣтался уголь у поставщиковъ, которыхъ управленіе дороги знало.

На вопросъ Н. А. Маслова произошло ли удешевленіе, когда приобрѣтаетъ уголь стало центральное управленіе, начальникъ дороги отвѣчаетъ отрицательно, но замѣчаетъ, что вмѣстѣ съ тѣмъ на паровозоверсту расходъ увеличился, а слѣдовательно стоимость угля увеличилась.

Д. И. Герценвицъ проситъ сообщить, были ли на дорогѣ случаи, когда уголь абсолютно браковался и что тогда съ нимъ дѣлали.

Начальникъ дороги сообщаетъ, что случаи абсолютной браковки угля были, но рѣдко при этомъ поставщики вывозили уголь назадъ; въ прошломъ году, напримѣръ, былъ только одинъ случай, а именно со станціи Сватово было убрано около 80.000 пудовъ.

Д. И. Герценвицъ проситъ начальника дороги дать справку о всѣхъ случаяхъ, подобныхъ случаю въ Сватово, когда кѣмъ именно изъ поставщиковъ и въ какомъ количествѣ были увезены обратно непріятыя дорогой партіи угля.

Представитель Министерства Финансовъ указалъ, что несмотря на то, что казенныя русскія жел. дороги находятся въ одномъ министерствѣ, техническія условія различныхъ дорогъ для одного и того же предмета различны между собой, тогда

какъ, казалось бы, этого не должно быть. Поэтому необходимо и желательно, чтобы техническія условія приѣмки общепринятыхъ матеріаловъ были бы одинаковы для всѣхъ дорогъ.

Въ настоящее время съ приѣмкой матеріаловъ происходитъ такое явленіе, что матеріалъ, забракованный въ силу несоотвѣтствія техническимъ условіямъ на одной дорогѣ, принимается другой дорогой, требованія техническихъ условій приѣмки которой соотвѣтствуютъ качеству данного матеріала.

По вопросу 4

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

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что задержки расчета съ подрядчиками и поставщиками вообще чаще бываютъ изъ-за нарушенія тѣхъ или другихъ формальностей; особенно долгихъ задержекъ однако не наблюдается.

Обыкновенный срокъ уплаты слѣдуетъ считать 2—3 недѣли отъ времени составленія расчета.

5. При установленіи техническихъ условій и требованій на поставку и работы вообще, и въ особенности на поставку массовыхъ: 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 техническихъ, но и на соображенія хозяйственныхъ?

Начальникъ сл. тяги докладываетъ, что на 1-е сентября 1909 года по сл. тяги имѣется шесть случаевъ задержки платежа противъ обусловленнаго въ заказѣ срока. Изъ нихъ два случая и двѣ задержки платежа на 30 дней произошли изъ-за неправомерности составленія агентами акта прибытія; сюда же входитъ одинъ случай задержки платежа на 83 дня, такъ какъ въ первый разъ имѣла мѣсто браковка и приѣмка послѣдовала послѣ второй доставки.

Замѣститель начальника матеріальной службы указалъ, что матеріальная служба считаетъ срокъ расплаты, согласно договорамъ, шесть недѣль, всѣ же расчеты происходятъ въ три недѣли. На 1-е сентября 1909 года имѣется, однако, на 25.000 неоплаченныхъ счетовъ; необходимо замѣтить, что задержки въ расчетахъ иногда происходятъ вслѣдствіе неимѣнія денегъ.

Главный бухгалтеръ добавляетъ, что задержки платежа, происходящія изъ-за неимѣнія денегъ, имѣютъ мѣсто въ началѣ и концѣ года, когда кредиты еще не открыты или, наоборотъ, всѣ израсходованы; такъ, въ мартѣ мѣсяцѣ 1909 года недостача денегъ выразилась въ 450.000 рублей, почему Управление желѣзныхъ дорогъ принуждено было отпустить 700.000 рублей. Этихъ денегъ хватить вѣроятно до ноября мѣсяца, а затѣмъ опять окажется недостатокъ и разумѣется задержки. Что касается составленія или провѣрки расчетовъ въ бухгалтеріи, то на это идетъ 5—6 дней; такое же приблизительно время занимаетъ прохожденіе документовъ черезъ Государственный Контроль.

Послѣ указанія Н. А. Маслова, что Контроль имѣетъ право задерживать счета до 10 дней лишь по окончательнымъ расчетамъ, по всѣмъ же остальнымъ платежамъ установленъ всего 3-дневный срокъ, главный контролеръ Екатеринбургской дороги

сообщаетъ, что случаи задержки платежей бываютъ и до шести мѣсяцевъ, но только по единственной причинѣ — неимѣнію кредита, или же въ силу другихъ серьезныхъ причинъ; задержекъ же, ничѣмъ неоправдываемыхъ, не бывало. Срокъ шесть недѣль слѣдуетъ считать слишкомъ длиннымъ и, чтобы облегчить поставщиковъ въ этомъ отношеніи, слѣдовало бы выдавать имъ хотя бы 60% слѣдуемой суммы при самой поставкѣ.

Указавъ на то, что вопросъ 5 былъ выясненъ при разсмотрѣніи вопроса 3-го, Предсѣдатель подкомиссіи предлагаетъ перейти къ обсужденію

вопроса 6.

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

Начальникъ сл. пути доложилъ, что въ сл. пути составляются расцѣночныя вѣдомости сообразно съ единичными цѣнами на работы и эти расцѣнки являются нормами для начальниковъ участковъ; вѣдомости эти представляются на утвержденіе начальнику дороги. Всѣ ремонтныя работы служба пути производитъ хозяйственнымъ способомъ черезъ мелкихъ рядчиковъ.

На вопросъ Предсѣдателя, какимъ образомъ и въ какіе періоды провѣряется то, что составлено уже давно, начальникъ службы пути доложилъ, что періоды провѣрки не установлены, провѣрка же производится сообразно съ фактической поденной работой.

Всѣ крупныя работы сдаются съ подряда по конкуренціи, сопровождаемой обычными вызовами желающихъ конкурировать. Текущія же работы сдаются рядчикамъ, которые также вызываются на конкуренцію, заключающуюся въ томъ, что работу получаетъ тотъ, кто дѣлаетъ наибольшую скидку съ цѣнъ расцѣночной вѣдомости, извѣстныхъ, разумѣется, рядчикамъ.

Относительно нормъ на топливо начальникъ сл. пути указалъ, что хотя эти нормы и составлены, но въ дѣйствительности топливо расходуется часто менѣе чѣмъ по нормамъ въ виду того, что для отопленія зданій сл. пути иногда представляется возможнымъ, пользуясь различными негодными матеріалами, какъ то: старыми шпалами, обрѣзками деревянными и проч., тратить на топку менѣе положенной нормы; напримѣръ, норма топки на печь назначена въ 20 пудовъ, въ дѣйствительности же оказалось возможнымъ расходовать только около 12 пудовъ.

На вопросъ Н. А. Маслова, какимъ образомъ было установлено, что нормы на топливо оказались повышенными, начальникъ сл. пути объясняетъ, что это обстоятельство было установлено на основаніи дѣйствительнаго расхода топлива.

На вопросъ Д. И. Герценвица, по какой цѣнѣ обходятся дрова Екатеринбургской дорогѣ, начальникъ сл. пути сообщаетъ, что цѣну хорошихъ сосновыхъ дровъ слѣдуетъ считать около 30 руб. за куб. саж. въ Екатеринбургѣ.

На вопросъ Н. А. Маслова, какимъ образомъ нормируется расходуемый матеріалъ, начальникъ сл. пути доложилъ, что практикой установлена иногда нѣсколько большая норма расхода матеріала сравнительно съ показаннымъ въ Урочномъ Положеніи. Такъ, вслѣдствіе того, что мѣстный кирпичъ, часто маломѣрный, сильно бьется при выгрузкѣ на путь, принято вмѣсто 3.300 шт. на куб. саж. брать по 3.600 шт. или вмѣсто 10 досокъ—брать 11 шт. Единичныя же цѣны на рабочую силу устанавливаются сообразно съ условіями мѣстности.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, какимъ образомъ сл. пути относится къ Урочному Положенію, начальникъ сл. пути докладываетъ, что при расчетахъ матеріала и рабочей силы на работы, сл. пути не руководствуется Урочнымъ Положеніемъ и отнесеніемъ на его статьи и параграфы, но пользуется для сего особыми, выработанными практикой примѣнительно къ Урочному Положенію, максимальными нормами.

На вопросъ Д. И. Герценвица, какимъ образомъ подотчетныя лица отсчитываются въ полученномъ ими матеріалѣ, начальникъ сл. пути объясняетъ, что отчетъ составляется ими по дѣйствительному расходу, при чемъ, конечно, при расчетѣ количества матеріала и на извѣстную работу имѣется въ виду установленная норма; что же касается выдачи матеріала, то онъ берется на работы въ приблизительно требующемся количествѣ и до израсходования числится на оборотномъ капиталѣ.

Начальникъ сл. тяги сообщилъ, что сл. тяги нормируется и премируется топливо только для паровозовъ; при этомъ нормы объявляются по полугодіямъ.

Отопленіе зданій производится тѣмъ же порядкомъ, какъ и въ другихъ службахъ, т. е. по существующимъ старымъ нормамъ.

На водокачкахъ топливо не премируется; учетъ топлива на нихъ производится помощью механическихъ счетчиковъ по особымъ показателямъ часовъ работы, заносимымъ въ особые журналы; журналъ ведется машинистомъ сл. тяги, который, сопоставляя данныя счетчика и журнала, сводитъ свѣдѣнія о расходѣ топлива въ особую вѣдомость.

Нормы для топлива паровозовъ устанавливаются опытнымъ путемъ, пользуясь данными послѣднихъ трехъ лѣтъ.

Преміи по службѣ тяги имѣются восемь:

- 1) За сбереженіе топлива для паровозовъ.
- 2) " " матеріаловъ смазки для паровозовъ.
- 3) " " " " вагоновъ.
- 4) " " " освѣщенія паровозовъ.
- 5) " " ассигнованій на малый и текущій ремонтъ паровозовъ, тендеровъ и ихъ принадлежностей.

- 6) За сбереженіе ассигнованій на малый и текущій ремонтъ товарныхъ вагоновъ.
- 7) „ „ ассигнованій на бланки, книги и канцелярскія принадлежности.
- 8) „ нагонъ опозданій пассажирскихъ поѣздовъ.

Послѣдняя премія за нагонъ опозданій введена не особенно давно.

На вопросъ Н. А. Маслова, какимъ путемъ устанавливаются расцѣнки на сдѣльныя работы, начальникъ сл. тяги доложилъ, что сдѣльныя расцѣнки до прошлаго года устанавливались на основаніи опыта прошлыхъ лѣтъ. Одно время онѣ оказались слишкомъ высокими, такъ что прибыль по сдѣльному заработку рабочаго достигла 200% отъ средней поденной платы, почему пришлось расцѣнки понизить, исходя изъ соображеній, чтобы процентъ прибыли не превышалъ 100.

По предложенію Н. А. Маслова, начальникъ сл. тяги поясняетъ, что процентъ этотъ считается отъ средняго поденнаго заработка.

На вопросъ Д. И. Герценвица, какимъ образомъ регулируется и устанавливается этотъ средній поденный заработокъ, начальникъ сл. тяги указываетъ, что средняя поденная плата устанавливается сама собой и при томъ независимо отъ района; такъ напримѣръ, установилась цѣна для чернорабочаго въ 65 коп. въ день, эта цѣна и служить исходнымъ пунктомъ.

Установившуюся плату сл. тяги не понижаетъ, а ея увеличеніе идетъ, такъ сказать, изъ года въ годъ. Поэтому, средняя цѣна для расчетовъ выводится изъ цѣнъ трехъ послѣднихъ лѣтъ, при чемъ слѣдуетъ указать, что 1966 годъ на измѣненіи абсолютныхъ цѣнъ поденной платы почти не отразился.

Начальникъ дороги указываетъ, что управленіе Екатерининской дороги регулярныхъ прибавокъ на цѣны заработка не дѣлаетъ, поденная цѣна за послѣднее время не возрасла и потому размѣръ прибыли при сдѣльныхъ работахъ допущенъ въ 100%.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, по какимъ нормамъ производится уплата за нагрузку и выгрузку, начальникъ сл. движенія доложилъ, что нормы службой движенія Екатерининской дороги по нагрузкѣ и выгрузкѣ устанавливаются такъ же, какъ и на другихъ дорогахъ въ зависимости отъ дѣйствительной стоимости этихъ работъ за истекшій годъ. Въ теченіе года иногда приходится увеличивать нормы, но это увеличеніе, по большей части, временное и касается, главнымъ образомъ, портовъ и хлѣбныхъ станцій въ періодъ урожая. Чтобы гарантировать уплату денегъ рабочимъ, уплату производятъ артельщики.

Премій по сл. движенія за послѣдній годъ совершенно не удалось выдать, ибо кредитъ по оч. № 193 израсходованъ на удовлетвореніе значительно увеличившихся претензій

за недостачу и порчу груза. Премія по обороту подвижного состава не осуществлена за неимѣніемъ денегъ, другихъ премій также не существуетъ.

По вопросу 7

7. Обращается ли начальник сл. пути указываетъ, что договоры пересматриваются достаточное внима- каждый годъ и исправляются, если въ томъ является надобность. ние на устраненіе изъ заключаемыхъ до- Замѣститель начальника матеріальной службы замѣчаетъ, что говоровъ всякаго ро- случаевъ повышенія цѣнъ, въ зависимости отъ указанныхъ въ да неполноты или вопросѣ условій, на Екатерининской ж. дорогѣ не наблюдалось. неясности, которыя давали бы контра- гентамъ основанія истолковывать смыслъ договора въ ущербъ желѣзнымъ дорогамъ или воз- буждать въ нихъ опасенія, что испол- неніе договора мо- жетъ вызвать съ ихъ стороны накіе-либо прямо непредусмот- рѣнные расхеды, для выполненія кото- рымъ имъ приходится обезпечивать себя и некоторымъ повы- шеніемъ договор- ныхъ цѣнъ.

По вопросу 8

8. Какія мѣры начальник сл. движенія, считающій вопросъ этотъ весьма важ- принимаются про- нымъ и сложнымъ, сообщаетъ, что всѣ попытки мѣшать безби- тивъ злоупотребле- летнымъ пассажирамъ проникать въ вагоны не привели ни къ ній разнаго рода, чему и до полного огражденія станцій врядъ ли возможно въ какъ напимѣръ: этому направленіи достигнуть желаемыхъ результатовъ. Нѣко- против бесплатной торья, впрочемъ, мѣры дали несомнѣнно положительные резуль- татовъ, товаровъ, раз- таты. Сюда можно отнести порядокъ посадки пассажировъ въ ныхъ хищеній ит. п.? дачные поѣзда, когда закрываются въ вагонѣ всѣ двери, кромѣ одной, у которой ставится кондукторъ, пропускающей публику.

Весьма трудно также бороться съ зайцами на товарныхъ поѣздахъ, и единственною мѣрою въ этой борьбѣ является закрытіе станцій, къ чему и необходимо прибѣгнуть.

Переходя къ вопросу о хищеніяхъ, начальник сл. движенія указываетъ, что этотъ вопросъ является для Екатерининской до- роги весьма существеннымъ и особенно въ отношеніи перевозимаго угля. Хищеніе угля идетъ сплошное, особенно изъ ваго- новъ системы Фоксъ-Арбеля и Кушмана, которыхъ на Екатери-

нинской ж. дорогѣ имѣется до 3.000 штукъ. Провѣрить вѣсь этихъ вагоновъ не представляется возможнымъ и потому именно изъ этихъ вагоновъ хищеніе производится систематически; одно время для того, чтобы опредѣлить мѣста покражи угля въ пути, нагруженный уголь кропили жидкой известью и такимъ образомъ удалось установить нѣкоторыя наиболѣе опасныя въ этомъ отношеніи мѣста. Въ то же время руды никто не крадетъ. За обнаруженную кражу товаровъ виновные хотя и предаются суду, но приходится отмѣтить незначительное число обвинительныхъ приговоровъ, въ виду затруднительности юридически обосновать обвиненіе.

Кромѣ того обычнымъ является открытый грабежъ со стороны мѣстныхъ крестьянъ; у нихъ имѣются хорошо организованныя шайки, въ большинствѣ состоящія изъ подростковъ, которые съ опасностью для жизни вскакиваютъ на ходу поѣзда на вагоны съ углемъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ поѣздъ уменьшаетъ ходъ, на примѣръ, на подъемахъ, сбрасываютъ уголь изъ вагона на полотно, а затѣмъ его собираютъ другіе участники этой шайки. Былъ, на примѣръ, случай, когда при проѣздѣ служебнаго поѣзда Екатерининской дороги, на глазахъ начальствующихъ лицъ, около Маріуполя, былъ такимъ образомъ разграбленъ поѣздъ. И вотъ съ такого рода грабежомъ борьба почти невозможна. Управленію Екатерининской дороги пришлось нанимать конныхъ стражниковъ и держать ихъ на нѣкоторыхъ завѣдомо воровскихъ пунктахъ, но существенныхъ результатовъ и эта мѣра не дала.

В. А. Гаевскій замѣчаетъ, что нѣкоторыя изъ прилегающихъ къ Екатерининской желѣзно-дорожной линіи деревень, какъ на примѣръ, Авдѣевка, и даже городовъ, какъ указанный Маріуполь, пользуются исключительно только ворованнымъ углемъ, не затрачивая совершенно средствъ на отопленіе; такъ, по статистикѣ Маріуполь для собственнаго потребленія почти не получаетъ угля, фактически же этотъ городъ отапливается только углемъ.

Начальникъ дороги указалъ также на трудность борьбы съ безбилетнымъ проѣздомъ и сообщилъ, что привлеченіе кондукторовъ къ судебной отвѣтственности сопряжено съ такими сложностями, какъ, на примѣръ, доказательствомъ, что кондукторъ взялъ съ пассажира деньги; поэтому мѣрой этой управленіе старается не пользоваться, а просто увольняетъ бригады, допустившія безбилетный проѣздъ.

Начальникъ сл. пути считаетъ, что устанавливаемые въ настоящее время на станціяхъ желѣзобетонные заборы, стоимость которыхъ лишь незначительно превосходитъ стоимость деревянныхъ, очень хорошо предохраняютъ отъ воровства, ибо сломать такое загражденіе является непосильной работой для лицъ крадущихъ, тогда какъ деревянные загражденія они разбираютъ.

Устройство желѣзобетоннаго забора обходится въ 12 руб. за пог. саж., деревяннаго—въ 10 руб.

По вопросу 9

9. Какія мѣры принимаются къ охранѣ интересовъ дороги при приѣмкѣ, перевозкѣ и сдачѣ грузовъ для достиженія правильности взвѣшивания, оцѣнки порчи и утраты доставленныхъ товаровъ, и къ устраненію упущеній при расчетахъ за хранение и другія услуги жел. дорогъ?

начальникъ коммерческаго отдѣла указываетъ, что въ виду злоупотребленій, производимыхъ лицами, отправляющими грузы, часто выдающими простые грузы за цѣнные, со стороны Екатеринбургской дороги пришлось прибѣгнуть къ нѣкоторымъ мѣрамъ для борьбы съ этимъ зломъ. Поэтому, прежде всего, управленіе требуетъ, чтобы при приѣмкѣ цѣнныхъ грузовъ производилось бы тщательное взвѣшивание и возможно частая провѣрка содержимаго по наименованію груза. При заявленіи о порчѣ грузовъ и при обнаруживаніи этой порчи, агенты должны относиться строго критически, когда составляется актъ, что, по возможности, должно происходить въ присутствіи специальныхъ экспертовъ. Со стороны грузохозяевъ не разъ замѣчались случаи подкупа въ совщиковъ и даже одинъ изъ видныхъ мѣстныхъ коммерсантовъ былъ замѣшанъ въ подобномъ дѣлѣ. Въ случаѣ, если грузъ приходитъ разбитый въ пути и съ выкраденнымъ содержимымъ, то въ такихъ случаяхъ отвѣчаетъ бригада этого поѣзда, которая увольняется до выясненія судомъ виновниковъ. При предъявленіи же счетовъ съ указаніемъ стоимости утеряннаго груза, агентамъ дороги рекомендовано обращать вниманіе на правильность составленія такихъ счетовъ.

В. А. Гаевскій обращаетъ вниманіе на вопросъ перевѣски вагоновъ, являющійся какъ поводомъ для злоупотребленій, такъ и вопросомъ слабой утилизациі большеподъемныхъ вагоновъ. Вслѣдствіе недостатка вѣсовъ большой подъемной силы перевѣшивать вагоны Фоксъ-Арбеля на мѣстахъ назначенія не представляется возможнымъ. Поэтому перегрузъ такихъ вагоновъ случается весьма часто и его почти невозможно обнаружить; приходилось замѣчать такое явленіе, что если отправитель груза является вмѣстѣ съ тѣмъ и его получателемъ, то такое лицо охотно пользуется вагономъ Фоксъ-Арбеля; если же отправитель и получатель—два разныхъ лица, то отъ вагоновъ Фоксъ-Арбеля отказываются, такъ какъ на мѣстѣ полученія груза провѣрить вѣсъ нельзя, отчего является возможность посылать грузъ съ недовѣсомъ. Переходя далѣе къ вопросу о злоупотребленіяхъ, В. А. Гаевскій обратилъ вниманіе на злоупотребленія низшихъ агентовъ дорогъ. Замѣчались, на примѣръ, слѣдующія явленія: при приходѣ сапожнаго товара получалось такое положеніе, что въ мѣстахъ, гдѣ великъ спросъ на сапоги, каждый вагонъ браковался; или цѣна на сахаръ, напр. въ Курскѣ, была ниже, чѣмъ гдѣ-либо въ другихъ мѣстахъ, что объяснялось тѣмъ обстоятельствомъ, что сахаръ при перегрузкѣ и другихъ манипуляціяхъ положительнс

разворовывался и шелъ въ продажу въ Курскъ. Такимъ образомъ передача, техническая приѣмка и проч. иногда вызываютъ злоупотребленія.

Что же касается вопроса провѣрки вѣсовъ, то для этого необходимо должны быть образцовыя платформы.

Кромѣ сказаннаго слѣдуетъ обратить вниманіе и на количество вѣсовщиковъ вагоновъ, которыхъ недостаточно сравнительно съ работой; такъ, въ Алмазной приходится вѣсовщикамъ перевѣсить до 500 вагоновъ.

Далѣе В. А. Гаевскій замѣчаетъ, что вѣсовой вопросъ весьма важенъ для вѣтвей частнаго пользованія. Отправители выражаютъ желаніе установить на вѣтвяхъ вѣсы за свой счетъ и имѣть за свой счетъ вѣсовщика, что при недостаткѣ оборудованія станцій вѣсами являлось бы рѣшеніемъ вопроса. Однако вопросъ о вѣсахъ на частныхъ вѣтвяхъ еще до сихъ поръ не рѣшенъ.

Предсѣдатель подкомиссіи по поводу настоящаго заявленія, проситъ дать вѣдомость вѣсовъ.

На вопросъ Н. А. Маслова, какъ и въ какой службѣ организована провѣрка вѣсовъ, а также участвуетъ ли въ провѣркѣ ихъ Министерство Торговли и Промышленности начальникъ сл. движенія доложилъ, что порядокъ существуетъ для этого такой: вѣсы провѣряются при помощи имѣющихся на дорогѣ контрольныхъ вѣсовыхъ платформъ, періодически вывѣряемыхъ на образцовыхъ вѣсахъ контролерами-техниками общаго сѣзда. Провѣрка вѣсовъ производится специальными агентами дороги (вѣсовыми мастерами). Независимо сего вѣсы разъ въ три года провѣряются и клеймятся повѣрителями повѣрочныхъ палатокъ мѣръ и вѣсовъ и, кромѣ того, контролеръ-техниками общаго сѣзда. Вѣсы Екатеринбургской дороги можно считать довольно вѣрными. Въ настоящее время часто заявляются требованія провѣрки тары, почему приходится дважды взвѣшивать вагоны и на станціи отправленія и на станціи прибытія.

По вопросу 10

10. Въ какой мѣрѣ достаточно и целесообразно организована охрана интересовъ дороги въ случаяхъ споровъ, разрѣшаемыхъ судами? Выяснить причины сильнаго возрастанія судебныхъ исковъ къ дорогѣ и претензій, заявляемыхъ въ рекламационномъ порядкѣ.

начальникъ сл. сборовъ указываетъ, что ростъ исковъ по переборамъ за послѣднее время очень увеличился и долженъ быть поставленъ въ прямую зависимость отъ сложности и неясности существующихъ тарифовъ. Точно также просрочки раньше вычислялись по всѣмъ дорогамъ, при чемъ сложеніе отвѣтственности любой дорогой принималось при исчисленіи срока доставки груза во вниманіе; теперь же Сенатъ по дѣлу Понкратова разъяснилъ, что сложеніе отвѣтственности данной дорогой во время пробѣга груза по ней, не покрываетъ просрочки, допущенной во время слѣдованія груза по другимъ дорогамъ, почему и иски по про-срочкамъ также возрасли.

Предсѣдатель подкомиссіи проситъ доставить справку о томъ,

сколько исчислено въ отчетномъ году переборовъ и сколько по нимъ выплачено.

Подробная справка по этому вопросу представлена и прилагается къ настоящему журналу.

Главный контролеръ отмѣтилъ важность того обстоятельства, что при разборѣ подобныхъ дѣлъ представитель юридической части ж. д. не присутствуетъ на судѣ, ибо по заявленію юрисконсульта, штатъ юрисконсультской части столь малочисленъ сравнительно съ имѣющейся работой, что не представляется возможнымъ принимать участіе въ первыхъ инстанціяхъ при разборѣ дѣлъ.

Начальникъ сл. сборовъ указалъ, что и на этой почвѣ создаются злоупотребленія слѣдующаго характера: скупщики накладныхъ разбиваютъ суммы взысканій на иски, не превышающіе 30 руб., дабы имѣть возможность первое рѣшеніе судебного учрежденія считать окончательнымъ, такъ какъ, согласно закону гражданскаго судопроизводства, иски эти рѣшаются городскими и мировыми судьями въ окончательной формѣ.

Начальникъ дороги добавилъ, что по закону грузоозяинъ можетъ привлекать по иску любую дорогу слѣдованія и потому, заявивъ претензію въ одномъ мѣстѣ, въ которомъ и сосредоточиваются всѣ документы по дѣлу, грузоозяинъ искъ предъявляетъ къ другой дорогѣ, оказывающейся совершенно безпомощной, такъ какъ документы находятся уже не въ ея распоряженіи.

Юрисконсультъ Екатеринбургской дороги сообщилъ, что въ настоящее время защита интересовъ дороги на судѣ и предварительная подготовка дѣлъ къ защитѣ представляются не вполне удовлетворительными. Одна изъ существенныхъ причинъ, ставящихъ желѣзныя дороги въ беззащитное положеніе на судѣ, заключается въ широкой подсудности предъявляемыхъ къ дорогѣ исковъ. По этому вопросу имѣется подробный докладъ юрисконсульта Екатеринбургской желѣзной дороги и копія доклада представляется Комиссіи. Необходимо законодательное измѣненіе соответственныхъ статей Общаго Устава Рос. жел. дорогъ въ смыслѣ уничтоженія исключительной подсудности желѣзныхъ дорогъ и установленія общаго правила, что иски къ желѣзнымъ дорогамъ предъявляются только по мѣсту нахождения правленія или управленія дороги назначенія.

Кромѣ того, такъ какъ иски къ желѣзнымъ дорогамъ предъявляются преимущественно скупщиками накладныхъ, весьма опытными въ наивыгоднѣйшихъ способахъ веденія дѣла, то для борьбы съ ними наличный составъ юрисконсультской части, по своей малочисленности, представляется недостаточнымъ. Подробныя свѣдѣнія по этому вопросу даны въ отвѣтъ на вопросъ 2 программы Высшей Комиссіи объ организаціи юрисконсультской части.

Возрастаніе исковъ и претензій къ желѣзнымъ дорогамъ находится прежде всего въ зависимости отъ увеличенія движенія на дорогѣ, а затѣмъ уже отъ большей или меньшей исправности желѣзнодорожныхъ агентоѵ. Чѣмъ аккуратнѣе въ своей дѣятельности отдѣльныя службы и станціонные агенты, чѣмъ меньше допускается нарушеній съ ихъ стороны, тѣмъ меньше и поводовъ для претензій и судебныхъ исковъ. Въ частности, количество судебныхъ исковъ зависитъ также и отъ болѣе или менѣе правильнаго и своевременнаго разрѣшенія претензій, заявляемыхъ въ рекламационномъ порядкѣ.

По вопросу II

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

главный бухгалтеръ докладываетъ, что на Екатерининской дорогѣ, равно какъ почти и на всѣхъ дорогахъ казенной сѣти главнѣйшія службы (пути, движенія, тяги и матеріальная) имѣютъ въ своемъ составѣ отдѣльныя счетоводства, приспособленныя къ своевременному сообщенію распорядителямъ кредитовъ свѣдѣній необходимыхъ для наблюденія за правильнымъ производствомъ расходовъ. Черезъ 40 дней послѣ отчетнаго мѣсяца всѣ службы и отдѣлы даютъ главной бухгалтеріи ежемѣсячно предварительные отчеты о произведенныхъ расходахъ, въ которыхъ суммы расходовъ показываются возможно болѣе точно.

На основаніи вышеупомянутыхъ предварительныхъ отчетовъ службъ и отдѣловъ, тотчасъ же по ихъ полученіи главной бухгалтеріей составляется для управленія дороги одинъ общій отчетъ по всей эксплуатаціонной смѣтѣ и этотъ отчетъ въ установленный срокъ (не позже 2¹/₂ мѣсяцевъ послѣ отчетнаго) представляется также и въ Управление желѣзныхъ дорогъ.

Начальникъ дороги указываетъ, что на веденіе правильной и ясной отчетности управленіемъ дороги обращено особое вниманіе и, при существующемъ на Екатерининской дорогѣ порядкѣ, каждая служба черезъ три недѣли имѣетъ свою готовую отчетность, а черезъ 1¹/₄ мѣсяца въ главной бухгалтеріи уже издаются свѣдѣнія о расходахъ.

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что, какъ было уже сказано, служба пути имѣетъ свое отдѣльное счетоводство, вполне удовлетворяющее службу. Каждый начальникъ участка сл. пути представляетъ въ службу каждый документъ и при немъ пояснительную записку, изъ которой можно усмотрѣть, изъ какого кредита произведенъ расходъ, а также и состояніе этого кредита.

Начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что счетоводство сл. тяги децентрализовано по участкамъ тяги. Дней черезъ 10—15 каждый начальникъ участка имѣетъ точныя свѣдѣнія о расходахъ своего участка, а въ концѣ мѣсяца полныя данныя о расходахъ участка представляются начальнику сл. тяги, а изъ сл. тяги въ главную

бухгалтерію. Въ настоящее время и Управление желѣзныхъ дорогъ требуетъ такіе же отчеты черезъ 2 мѣсяца 15 дней отъ отчетнаго.

На вопросъ Н. А. Маслова, имѣется ли возможность знать черезъ 15 дней также и о расходахъ сл. тяги, зависящихъ отъ движенія, начальникъ сл. тяги отвѣчаетъ, что это не представляется возможнымъ, такъ какъ участки не учитываютъ пробѣговъ, а сл. тяги по пробѣгамъ даетъ участкамъ результаты, что не можетъ быть исполнено такъ скоро.

Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что счетоводство сл. движенія несложное, но для службы крайне необходимое, такъ какъ даетъ возможность своевременно регулировать расходы въ зависимости отъ разрѣшенныхъ по службѣ кредитовъ.

По вопросу 12

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

Начальникъ дороги сообщаетъ, что вслѣдствіе циркулярныхъ распоряженій Управления жел. дорогъ отъ 11 и 23 января 1906 года, конми между прочимъ было предложено начальникамъ дорогъ представить свои соображенія по поводу сокращеній и упрощеній, подлежащихъ, по ихъ мнѣнію, введенію въ эксплуатаціонныя смѣты и отчеты, на Екатерининской дорогѣ для разработки этого вопроса была образована особая коммиссія, журналъ совѣщанія которой, представляемый Высшей Коммиссіе, былъ своевременно препровожденъ въ центральное управленіе.

В. А. Гаевскій указываетъ, что въ вопросѣ отчетности необходимо выдѣлить отчетность частныхъ вѣтвей въ той ея части, которая касается пользованія паровозами и вагонами. Въ настоящее время нельзя по отчетамъ прослѣдить стоимость эксплуатаціи частныхъ вѣтвей и стоимость пробѣга подвижного состава, обслуживающаго частныя вѣтви. Нѣкоторыя вѣтви строились частными лицами при чрезвычайно облегченныхъ техническихъ условіяхъ; впоследствии эксплуатація вѣтвей перешла въ казну, которой приходится покрывать дорожную эксплуатацію такихъ вѣтвей изъ доходовъ прочихъ частей дороги.

Д. И. Герценвицъ проситъ выяснить, что предполагаетъ сдѣлать управленіе Екатерининской жел. дороги по поводу пожеланія Государственной Думы о томъ, чтобы низшіе агенты ж. д. производили бы болѣе интенсивно работу, которая и оплачивалась бы лучше, т. е., чтобы, взамѣнъ увеличенія штатовъ, ассигнованіе на это увеличеніе шло бы въ пользу имѣющихся уже служащихъ; важна здѣсь еще и та сторона вопроса, что въ связи съ увеличеніемъ штатовъ, возрастетъ и потребность въ жилыхъ домахъ, что введетъ дороги въ громадныя непроездивые расходы по содержанію этихъ домовъ.

Начальникъ дороги сообщаетъ, что въ настоящее время ко-

личество служащихъ не увеличивается, такъ какъ движеніе упало; но, вѣроятно, при увеличеніи движенія придется увеличить штатъ. По отношенію къ постояннымъ служащимъ управленіе дороги стремится проводить въ жизнь то положеніе, чтобы трудъ ихъ оплачивать возможно лучше и держать только необходимое ихъ количество; такъ, при новыхъ паровозахъ типа $\frac{4}{5}$ вмѣсто 3 человекъ Екатерининская жел. дорога держитъ двухъ и служащіе не протестуютъ, такъ какъ получаютъ дополнительное вознагражденіе. Оклады сами по себѣ слишкомъ малы.

Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что вопросъ, затронутый Д. И. Герценвицемъ, былъ давно поднятъ сл. движенія Екатерининской дороги. Всевозможныя ошибки, производимыя агентами, какъ переборы и недоборы, являются слѣдствіемъ тяжелаго положенія служащихъ, громадной работы и низкой платы, вслѣдствіе чего иногда наблюдается весьма пагубное явленіе—подкупъ низшихъ агентовъ, изъ ничтожнаго содержанія которыхъ иногда дѣлаютъ вычеты за недоборы, что невольно заставляетъ агентовъ отыскивать средства, не обращая вниманія на способъ отысканія таковыхъ. Но чтобы раздѣлить трудъ третьяго на двухъ, имѣющихъ свои обязанности, необходимо имѣть опредѣленный измѣритель труда для низшихъ агентовъ, между тѣмъ, какъ въ настоящее время такихъ нормъ не имѣется. Напримѣръ, приходится наблюдать случаи, когда на одного таксировщика выпадаетъ до 112 накладныхъ. Службой движенія дѣлались попытки увеличить вознагражденіе имѣющихся двухъ агентовъ взаимъ прибавленія третьяго, но это не встрѣтило сочувствія со стороны служащихъ, которые думали, что управленіе производитъ испытаніе къ повышенію интенсивности труда ихъ и затѣмъ увеличить количество работы каждаго безъ дополнительной за это доплаты.

Закончивъ обсужденіе первыхъ 12 вопросовъ программы, Предсѣдатель подкомиссіи, указавъ на общее тяжелое положеніе ж. д. служащихъ, просилъ присутствующихъ сообщить, имѣются ли на Екатерининской дорогѣ правила о правахъ и обязанностяхъ служащихъ, т. е. особое „Положеніе о служащихъ“, а также устроены ли пенсіонныя кассы.

Начальникъ дороги сообщилъ, что на Екатерининской дорогѣ строго выработаннаго опредѣленнаго положенія о служащихъ нѣтъ. Управленіе придерживается частью положенія бывшей Харьковско-Николаевской дороги, частью закона о службѣ гражданской. Права приѣма на службу, наложеніе дисциплинарныхъ взысканій и увольненіе въ отпускъ предоставлены начальникамъ службъ и частей въ зависимости отъ должности и размѣра получаемого служащими содержанія. Въ отношеніи же увольненія со службы, начальникамъ службъ предоставлено только право увольненія до оклада не свыше 360 рублей въ годъ, а уволь-

неніе всѣхъ служащихъ, получающихъ болѣе 360 руб., допускается только по докладамъ начальнику дороги.

Пенсіонная касса является общей и существуетъ на общихъ основаніяхъ.

На запросъ Предсѣдателя подкомиссіи, въ какомъ положеніи на дорогѣ находится вопросъ о наградныхъ и пособіяхъ, начальникъ дороги отвѣтилъ, что изъ выдаваемыхъ наградъ 20% приходится на старшихъ агентовъ и 80% на младшихъ, причемъ высшими служащими считаются женатые, получающіе свыше 1.200 р., и холостые—свыше 1.600 р.

Награды не получаютъ тѣ изъ служащихъ, которые получили въ томъ же году прибавку въ размѣрѣ 20%, или заработавшіе свыше 15% по сдѣльной работѣ, а также и тѣ, которымъ былъ сдѣланъ выговоръ или замѣчаніе со внесеніемъ въ приказъ.

Размѣръ наградныхъ для высшихъ агентовъ равенъ мѣсячному окладу содержанія, младшіе же агенты получаютъ по общей разверсткѣ. Такое распредѣленіе наградныхъ, при которомъ старшій агентъ получаетъ гораздо больше младшаго, начальникъ дороги считаетъ неправильнымъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, какимъ образомъ производится отчисленія изъ перваго отдѣла эксплуатаціонной смѣты на содержаніе центрального управленія, главный бухгалтеръ доложилъ, что Управление желѣзныхъ дорогъ лишь сообщаетъ, что такая-то сумма удерживается на этотъ предметъ, не поясняя ничего.

На вопросъ Д. И. Герценвица, какая сумма дается на содержаніе администраціи по новымъ работамъ, начальникъ сл. пути сообщилъ, что нормы опредѣленной нѣтъ и отпущенныя суммы эти въ послѣдніе 4 года выражались въ ‰-мъ ассигнованіи: 1,58, 1,51, 0,78, 0,71, при чемъ стоимость рельсъ изъ общей суммы не вычиталась.

Считая разсмотрѣніе общихъ вопросовъ программы законченнымъ, Предсѣдатель подкомиссіи предлагаетъ перейти къ вопросамъ, относящимся къ службѣ сборовъ.

А. ВОПРОСЫ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ СЛУЖБАМЪ.

А. Служба сборовъ.

По вопросу 13

13. Приспособленіе на ли организація службы сборовъ и способы ея дѣйствія въ тому, чтобы содѣйствовать управ- начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что служба сборовъ черезъ 1½ мѣсяца послѣ отчетнаго составляетъ мѣсячныя карточки перевезенныхъ грузовъ по сообщеніямъ и направленіямъ; сопоставляя эти карточки съ данными за прежніе годы, можно прослѣдить увеличеніе или уменьшеніе перевозокъ даннаго гру-

ленію дороги въ за. Сравнительная вѣдомость главнѣйшимъ грузамъ по сообще-
 быстрое раскрытіе ніямъ представляется черезъ 1 мѣсяць и 20 дней въ Управ-
 паденія доходовъ? леніе желѣзныхъ дорогъ и мѣстному коммерческому отдѣлу.
 Въ какіе сроки до- леніе свѣдѣнія о приблизительномъ доходѣ составляются и пред-
 ставляются свѣдѣнія ставляются черезъ 1 мѣсяць послѣ отчетнаго, точныя данныя—
 о доходахъ, прибли- ставляются черезъ 5 мѣсяцевъ. Приблизительный доходъ опредѣляется пе-
 зительныя и точныя? черезъ 5 мѣсяцевъ. Приблизительный доходъ опредѣляется пе-
 Принятые на доро- ремноженіемъ ставки даннаго мѣсяца за прошлый годъ на чи-
 слѣ основанія для сло пудовъ перевозки того же мѣсяца текущаго года.
 приблизительнаго
 исчисленія доходовъ.

Примѣчаніе: Съ 1 января 1910 года, согласно телеграм-
 мы Управленія ж. дорогъ отъ 7 декабря п. г. за № 470/2093,
 приблизительный доходъ составляется и представляется че-
 резъ 15 дней послѣ отчетнаго мѣсяца.

По вопросу 14

14. Можетъ ли начальникъ службы сборовъ сообщать, что паденіе доходовъ
 служба сборовъ обна- дороги можетъ происходить: отъ пониженія тарифныхъ ставокъ
 руживать или давать на перевозки, сокращенія пробѣга груза, уменьшенія перево-
 матеріалъ, полезный зокъ и, наконецъ, уменьшенія разныхъ статей дохода, несвязан-
 для обнаруженія при- ныхъ съ движеніемъ.
 чинъ, вызывающихъ паденіе доходовъ.

Доходы дороги исчисляются и распредѣляются службою сбо-
 ровъ по категоріямъ существующей номенклатуры, выработанной
 особой комиссіей Глушинскаго, по вѣдомости № 3а, содержащей
 въ себѣ 48 очередныхъ №№, сгруппированныхъ въ 4 отдѣла:
 1) доходовъ зависящихъ отъ перевозокъ, 2) разныхъ статей дохо-
 да, несвязанныхъ съ движеніемъ, 3) доходовъ по финансовымъ
 дополнительнымъ оборотамъ и предпріятіямъ и 4) доходовъ отъ
 таксировки служебныхъ перевозокъ.

Сопоставленіе такой вѣдомости за данный мѣсяць или годъ
 съ вѣдомостями за предыдущее время выясняетъ пониженіе или
 повышеніе доходности по отдѣльнымъ статьямъ и, слѣдовательно,
 но, можетъ обнаружить и причины недопоступленія доходовъ.

Кромѣ того службой сборовъ, какъ выше указано, разраба-
 тываются статистическія свѣдѣнія о перевозкахъ пассажировъ,
 багажа и грузовъ и составляются мѣсячный и годовой отчеты о
 перевозкахъ, каковой матеріалъ также даетъ возможность судить
 о причинахъ паденія доходовъ дороги. По настоящее время на
 Екатерининской дорогѣ доходъ изъ года въ годъ увеличи-
 вается.

Вообще же на прямой вопросъ о томъ, даетъ ли служба сбо-
 ровъ въ настоящее время заблаговременно матеріалъ, полезный
 для обнаруженія причинъ, вызывающихъ паденіе доходовъ, слѣ-
 дуетъ отвѣтить скорѣе отрицательно.

Предсѣдатель Харьковскаго пораіоннаго комитета В. А. Гаев-
 скій отмѣчаетъ чрезвычайную важность того обстоятельства, что
 казенныя дороги игнорируютъ этотъ вопросъ, и указываетъ, что

на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, гдѣ агенты заинтересованы въ возможно большемъ движеніи грузовъ, за измѣненіемъ обстоятельствъ, вліяющихъ на доходность, слѣдятъ даже линейные агенты, что часто даетъ возможность своевременно принять мѣры, если не къ увеличенію доходности, то къ уменьшенію соответствующихъ расходовъ.

По вопросу 15

15. Взаимоотношеніе службы сборовъ и главной бухгалтеріи. — начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что въ числѣ функций службы сборовъ, опредѣленныхъ § 2 положенія о службахъ сборовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, нижеслѣдующія взаимоотношенія касаются службъ сборовъ и главной бухгалтеріи:

1) наблюденіе за оборотами сборовъ въ главной кассѣ, находящейся въ завѣдываніи главной бухгалтеріи, по доставляемымъ этой кассой документамъ и надзоръ за правильностью и своевременностью передачи суммъ въ подлежащія кассы Министерства Финансовъ;

2) производство уплаты другимъ дорогамъ по расчетамъ III категоріи на основаніи документовъ, доставленныхъ службѣ сборовъ главной бухгалтеріей;

3) истребованіе отъ управленія дороги черезъ посредство главной бухгалтеріи суммъ, подлежащихъ зачисленію въ сборы изъ кредитовъ, депозитовъ и специальныхъ средствъ;

4) доставленіе главной бухгалтеріи различныхъ данныхъ о сборахъ для включенія въ свѣдѣнія о результатахъ эксплуатаціи и въ годовой отчетъ дороги.

Кромѣ того, вслѣдствіе сосредоточенія въ главной бухгалтеріи отчетности всѣхъ вообще кредитовъ на эксплуатацію дороги, служба сборовъ доставляетъ главной бухгалтеріи оправдательные документы и отчетность по расходамъ изъ средствъ, отпущенныхъ на содержаніе службы сборовъ, каковыя документы въ слѣдствіи направляются главной бухгалтеріей на ревизію Контроля.

Такимъ образомъ, въ отношеніи учета доходовъ дороги, наблюдательная роль принадлежитъ службѣ сборовъ; сводка же ея расходовъ сосредоточена въ главной бухгалтеріи наравнѣ съ остальными службами управленія дороги.

По вопросу 16

16. Какими нормами опредѣляются сметныя назначенія? — начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что сметныя назначенія опредѣляются нормами, преподанными циркулярами Управленія жел. дорогъ (23743/759 отъ іюня 1905 г. и № 1155 отъ 18 мая 1906 года).

На всѣ работы, поддающіяся нормировкѣ, установлены практи-

дороги для опредѣленія въ смѣтахъ необходимаго числа и рода служащихъ въ службѣ сборовъ, а также необходимаго размѣра ихъ вознагражденія? кою нормы работъ, т. е. опредѣлено количество отправокъ или другихъ единицъ работъ, какое должно быть отработано однимъ служащимъ въ теченіе года; сообразно этимъ нормамъ работъ и числу перевезенныхъ въ предыдущемъ году пассажировъ, количеству багажныхъ квитанцій и грузовыхъ отправокъ, опредѣляется, на основаніи циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 19/24 января 1902 года за № 3817, въ минимальномъ количествѣ и на минимальныхъ при томъ окладахъ, число служащихъ, съ отдачей излишка работъ едѣльно по установленнымъ нормамъ.

Всѣ установленныя нормы смѣтныхъ назначеній представляются Высшей Комиссіи.

Въ настоящее время въ службѣ сборовъ Екатеринбургской ж. дороги всѣхъ служащихъ со едѣльными 680 человекъ, изъ которыхъ 482 штатныхъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, не представляется ли такое количество служащихъ излишне большимъ, начальникъ службъ сборовъ сообщаетъ, что наоборотъ это число является скорѣе преуменьшеннымъ; при нормѣ для таксировки по 75 накладныхъ прямого сообщенія и по 120 накладныхъ мѣстнаго сообщенія, требуется однихъ таксировщиковъ до 100 человекъ.

Начальникъ дороги указываетъ, что служба сборовъ Екатеринбургской ж. дороги находится въ нѣсколько исключительныхъ условіяхъ, такъ какъ къ дорогѣ примыкаетъ очень много частныхъ вѣтвей, расчеты съ которыми очень сложны.

Начальникъ службы сборовъ дополняетъ, что расчеты эти усложняются существованіемъ текущихъ счетовъ разныхъ грузоотправителей.

На вопросъ Н. А. Маслова, примѣняется ли на Екатеринбургской желѣзной дорогѣ мѣсячная отчетность или же суточная, начальникъ службы сборовъ сообщаетъ, что большинство станцій по отправленію пассажировъ и багажа отчитывается по-мѣсячно; станціи же, на которыхъ билетовъ продается свыше, чѣмъ на 10.000 рубъ въ мѣсяцъ, ведутъ отчетность суточную, а по отправленію грузовъ мѣстнаго и прямого сообщеній представляютъ отчетность по полумѣсяцамъ.

По вопросу 17

17. Какъ урегулировать остатки отъ прежнихъ лѣтъ, устранить позаимствованія изъ эксплуатационныхъ сборовъ и перерасходы противъ смѣтъ? начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что наличие остатковъ отъ прежнихъ лѣтъ по счетамъ баланса находится въ зависимости отъ двухъ причинъ:

Во первыхъ, въ числѣ остатковъ имѣются суммы, вполнѣ выясненныя, но не поступившія въ сборы дороги вслѣдствіе судебныхъ дѣлъ, неоплаты казенными учрежденіями счетовъ или неперечисленія управленіемъ дороги по неимѣнію въ его распоряженіи надлежащихъ средствъ.

Урегулирование таких остатков может быть сделано, в отношении долгов казенных учреждений или путем отпуска имъ надлежащихъ средствъ для уплаты дорогъ сборовъ или путемъ списанія непоступившихъ суммъ съ доходовъ дороги; в отношении же предъявленныхъ дорогой исковъ придется ожидать рѣшенія дѣлъ судебными инстанціями.

Во вторыхъ, въ числѣ остатковъ имѣются суммы невыясненныя, происхожденіе коихъ объясняется тѣмъ, что до учрежденія службы сборовъ, счетоводство по сборамъ велось въ главной бухгалтеріи, которой мѣстный Государственный Контроль доставлялъ счетный матеріалъ; но по нѣкоторымъ счетамъ главная бухгалтерія не получала детальныхъ данныхъ, почему и не могла выяснитъ остатка по такимъ счетамъ; съ другой стороны контроль, не ведя бухгалтерскихъ книгъ, тоже не считалъ себя обязаннымъ это дѣлать; наконецъ, первый балансъ по формѣ I, существующей съ 1897 года, составляется изъ отрывочныхъ данныхъ, почему въ конечномъ результатѣ дебетовые остатки не совпали съ кредитовыми и разница между ними была занесена въ балансъ подъ наименованіемъ „неразъясненныя суммы“.

Впослѣдствіи управленіемъ дороги принимались мѣры къ разъясненію счетовъ и нѣкоторые счета были выяснены, но счетъ неразъясненныхъ суммъ, измѣнявшійся въ ту или другую сторону, въ зависимости отъ сдѣланныхъ выясненій, — остается въ балансѣ до настоящаго времени.

Полное разъясненіе разницы представляетъ въ настоящее время чрезвычайно трудное и почти невыполнимое дѣло, такъ какъ для установленія правильнаго положенія нѣкоторыхъ счетовъ пришлось бы извлекать данныя изъ массы первоначальныхъ документовъ за десятки лѣтъ; между тѣмъ большинство документовъ за прежнее время уже уничтожено; въ результатъ же дѣло свелось бы къ увеличенію одного остатка за счетъ другого, но существенныхъ для казенныхъ интересовъ выгодъ не получилось бы, такъ какъ ликвидація большинства счетовъ не связана съ денежнымъ поступленіемъ (переходящія суммы).

Поэтому въ вопросѣ объ урегулированіи остатка прежняго времени слѣдуетъ выдѣлить счета денежные, т. е. такіе, по которымъ дорога можетъ получить деньги отъ частныхъ лицъ и учреждений, остальные же счета, ликвидація которыхъ вызоветъ лишь перестановку суммъ въ балансѣ или перечисленія изъ смѣтныхъ кредитовъ въ сборы и обратно, едва ли слѣдуетъ разъяснять въ данное время и казалось бы достаточнымъ занести въ балансъ лишь оправдываемыя детально суммы, а разницы противъ нихъ списать въ доходъ или съ доходовъ дороги, въ томъ числѣ и первоначальную разницу отъ 1897 года.

Что касается позаимствованій изъ сборовъ дороги, то до тѣхъ поръ, пока центральныя учрежденія не будутъ своевре-

менно ассигновывать въ распоряженіе мѣстныхъ управленій средства, соотвѣтственныя текущимъ расходамъ на эксплуатацію,—позаимствованія изъ сборовъ неизбежны; въ противномъ случаѣ пріостановка платежей, за отсутствіемъ кредитовъ, вызоветъ несомнѣнное разстройство въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ.

Что существующая система ассигнованій не гарантируетъ мѣстные распорядительные органы отъ случаевъ недостатка необходимыхъ средствъ, видно изъ сравненія смѣтныхъ и отчетныхъ данныхъ, при чемъ смѣтныя данныя почти всегда ниже отчетныхъ.

Результатомъ несоотвѣтствія ассигнованій на текущіе расходы эксплуатаціи являются перерасходы противъ смѣтъ, требующіе дополнительныхъ ассигнованій.

Существующій въ настоящее время порядокъ испрошенія такихъ ассигнованій требуетъ пересмотра и измѣненія въ томъ смыслѣ, чтобы дополнительные кредиты открывались своевременно, что въ свою очередь избавило бы управленіе дорогъ отъ необходимости прибѣгать къ позаимствованиямъ и устранило бы неполную передачу доходовъ дороги въ ресурсы казны.

Устраненіе позаимствованій и перерасходовъ возможно было бы осуществить при слѣдующихъ условіяхъ:

1) центральное управленіе должно имѣть въ своемъ распоряженіи условные кредиты, изъ которыхъ могли бы своевременно отпускаться средства мѣстнымъ управленіямъ на предметъ дополнительныхъ ассигнованій въ случаѣ доказаннаго увеличенія размѣровъ движенія;

2) окончательное заключеніе о необходимости такихъ ассигнованій должно принадлежать мѣстнымъ совѣтамъ управленій дорогъ, въ распоряженіи которыхъ всегда имѣются данныя для сужденія о потребныхъ для текущихъ расходовъ средствахъ;

3) переводъ денегъ изъ главнаго казначейства въ предѣлахъ утвержденной смѣты также долженъ соотвѣтствовать текущей потребности, такъ какъ нѣкоторые расходы, напримѣръ, по заготовкѣ матеріаловъ, не могутъ быть ограничены мѣсячной нормой;

4) существующая система ассигнованій (Глушинскаго) подлежитъ пересмотру и исправленію въ отношеніи устарѣлыхъ нормъ и упрощенія номенклатуры.

Перечень остатковъ прежнихъ лѣтъ, значащихся по балансу, представляется Комиссіи.

На вопросъ Предсѣдателя, исключительно ли изъ-за недоассигнованія происходили позаимствованія изъ сборовъ, начальникъ службы сборовъ объясняетъ, что въ настоящее время изъ сборовъ заимствуются суммы для выдачи ссудъ; эти суммы должны по полученіи ихъ обратно дорогой немедленно возвращаться въ сборы, но несмотря на это, позаимствованія этого

рода существуютъ и въ настоящій моментъ составляютъ до 332.000 рублей.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что общая сумма позанмствованій изъ сборовъ составляла на 1 января 1909 года до 15.000.000 рублей.

По вопросу 18

18. Выяснить Комиссiи представляются списки долговъ казенныхъ учреждений Екатерининской дорогѣ, а также вѣдомости претензiи и судебныхъ исковъ. Кромѣ того начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что большую часть долговъ казенныхъ учреждений составляютъ суммы, неуплаченные учреждениями военного вѣдомства.

Хотя для расчетовъ съ учреждениями военного вѣдомства и установлены сроки, но въ послѣднее время, а въ особенности послѣ японской войны, несмотря на рядъ повтореній къ подлежащимъ вѣдомствамъ и донесеній центральнымъ учреждениямъ о задолженности, неоплата счетовъ желѣзныхъ дорогъ военнымъ вѣдомствомъ стало обычнымъ явленiемъ.

Согласно положенiя о службахъ сборовъ, выручка отъ перевозокъ для казенныхъ учреждений, совершенныхъ въ кредитъ (нефактурныхъ), зачисляется въ доходъ дороги лишь по оплатѣ счетовъ, но такъ какъ эти счета не оплачиваются долгое время, то въ результатѣ доходы дороги за данный отчетный перiодъ исчисляются въ меньшихъ, чѣмъ слѣдовало бы, суммахъ.

Недостатки существующей системы расчетовъ по воинскимъ перевозкамъ обсуждались на 99 и 100 общихъ сѣздахъ представителей желѣзныхъ дорогъ, при чемъ былъ выработанъ проектъ измѣненiй въ порядкѣ расчетовъ, но этотъ проектъ не получилъ дальнѣйшаго движенiя вслѣдствiе возраженiй со стороны представителей Министерства Финансовъ.

Для упорядоченiя дѣлъ расчетовъ между казенными желѣзными дорогами и учреждениями военного вѣдомства за перевозки было бы желательно:

1) желѣзныя дороги по воинскимъ перевозкамъ составляютъ въ установленные сроки такiе же учетные вѣдомости и счета, какъ и на частные грузы и точныя выписки изъ этихъ счетовъ представляютъ Государственному Банку, который за счетъ суммъ, ассигнуемыхъ для оплаты воинскихъ перевозокъ, производитъ расчеты съ подлежащими дорогами по правиламъ, установленнымъ для расчетовъ дорогъ между собою при посредствѣ Государственного Банка;

2) счета на воинскiя перевозки, съ приложенными къ нимъ приложенiями, вмѣстѣ съ копиями учетныхъ вѣдомостей и счетовъ высылаются тому воинскому учрежденiю, которымъ было выдано предложенiе на данную перевозку;

3) счета за воинскія перевозки по казеннымъ и частнымъ дорогамъ съ участіемъ казенныхъ дорогъ, военными учреждениями не провѣряются, такъ какъ воинскія перевозки, наравнѣ съ прочими частными перевозками, провѣряются мѣстными Государственными Контролями. Случайныя же ошибки, замѣченныя мѣстнымъ контролемъ, регулируются дополнительными счетами или рекламационнымъ порядкомъ;

4) что же касается перевозокъ исключительно по частнымъ дорогамъ, то по такимъ воинскимъ перевозкамъ предъявленные счета провѣряются по даннымъ военного учрежденія и контрольной палатой и оказавшіяся ошибки также могутъ регулироваться дополнительными счетами или рекламационнымъ порядкомъ.

Переходя къ вопросу о претензіяхъ и искахъ къ дорогѣ, начальникъ службы сборовъ сообщаетъ, что служба сборовъ вѣдаетъ исключительно вопросами о переборахъ и просрочкахъ; при этомъ въ претензионномъ порядкѣ въ 1907 году за просрочки было уплачено 169.595 руб., въ 1908 г. — 433.149 руб., за переборы—въ 1907 г.—121.338 руб. и въ 1908 году—166.670 руб., за первую половину 1909 года по просрочкамъ уплачено около 260 тысячъ рублей; вообще слѣдуетъ замѣтить, что требованія претендателей изъ года въ годъ повышаются.

Предсѣдатель подкомиссіи, указывая на увеличеніе самыхъ просрочекъ, считаетъ необходимымъ выяснитъ, отчего это явленіе происходитъ.

Начальникъ дороги одну изъ главнѣйшихъ причинъ этого явленія по отношенію сборныхъ грузовъ видитъ въ существованіи на Екатерининской дорогѣ большого количества внутреннихъ узловъ.

Д. И. Герценвицъ, замѣтивъ, что просрочки за внутреннія перевозки сборныхъ грузовъ, въ концѣ 1908 года доходили до 80%, высказываетъ пожеланіе получить вѣдомость о просрочкахъ за ноябрь и декабрь 1908 года.

Начальникъ службы сборовъ указываетъ, что всѣ претензіи по просрочкѣ, какъ и по переборамъ, разрѣшаются дорогами назначенія; поэтому дать свѣдѣнія о самыхъ просрочкахъ за какое бы то ни было время года очень затруднительно. Вообще слѣдуетъ замѣтить, что и суммы, указанныя выше по просрочкамъ, относятся ко всѣмъ дорогамъ, находившимся въ прямомъ сообщеніи съ Екатерининской ж. дорогой, съ которыми затѣмъ производится расчетъ по правиламъ, установленнымъ въ § 150 соглашенія о прямомъ сообщеніи; дать же свѣдѣнія о просрочкахъ по всѣмъ грузамъ, именно при слѣдованіи ихъ по Екатерининской желѣзной дорогѣ, не представляется возможнымъ.

Примѣчаніе. Всѣхъ отправокъ мѣстнаго сообщенія перевезено:

зь 1907 г. 762.842, заявлено претензій по 21.719 накладн.—2,85⁰/₀;
 „ 1908 г. 779.124 накладн., претензій по 34.816 —4,47⁰/₀.

Начальникъ службы движенія указываетъ, что въ виду большого количества внутреннихъ узловъ, было бы желательно возобновить раѣе дѣйствовавшее право насчитывать дневный срокъ на каждый проходимый грузомъ внутренній узелъ — это спасло бы отъ большого количества просрочекъ. Слѣдуетъ принять во вниманіе, что грузъ на узлы долженъ поступать по возможности равномерно, что совершенно не достижимо при отсутствіи работы въ праздничные дни, благодаря чему въ расчетѣ на одинъ только воскресенье приходится въ каждый будній день принимать въ расчетъ будущее воскресенье; при этомъ изъ-за праздниковъ иногда получаютъ штрафы съ грузохозевъ; но во первыхъ, они не вполнѣ покрываютъ убытокъ, а во вторыхъ, создается нежелательный беспорядокъ. Такимъ образомъ равномерность полученія груза другими дорогами, достигаемая на Екатерининской желѣзной дорогѣ, ложится тяжелымъ бременемъ на эту послѣднюю.

Переходя къ общему вопросу о раздѣленіи работы по недостаѣ и просрочкамъ между службами сборовъ и коммерческой, начальникъ службы движенія указываетъ на чрезвычайную важность этого вопроса для службы движенія. Претензій обыкновенно совмѣщаютъ то и другое, и крайне неудобно вести въ двухъ мѣстахъ одно и то же дѣло, какъ приходится службѣ движенія.

При этомъ нужно принять во вниманіе, что создается положеніе, ненормальность котораго заключается въ томъ, что работу, которую дѣлаютъ около 500 человекъ коммерческихъ агентовъ, контролируетъ 680 человекъ служащихъ службы сборовъ; при этомъ жалованіе послѣднихъ, какъ это видно изъ смѣты дороги, вдвое превышаетъ жалованіе первыхъ. При существующемъ положеніи такое контролированіе нельзя признать излишнимъ, но быть можетъ, оно оказалось бы такимъ, если бы дѣло было упорядочено и составъ служащихъ улучшенъ, что можно достигнуть при непремѣнномъ условіи улучшенія ихъ быта.

Во всякомъ случаѣ полезно указать, что та работа, которая исполняется нынѣ 300 агентовъ службы сборовъ, исполнялась 52 чиновниками Государственнаго Контроля, когда на него была возложена часть функцийъ службы сборовъ; первое основаніе, почему службу сборовъ, отдѣливъ отъ контроля, присоединили къ управленію дорогъ, заключалось въ томъ, что это должно было оказаться экономичнѣе.

Начальникъ службы сборовъ считаетъ необходимымъ указать, что въ контролѣ исполняли повѣрочныя работы не 52 человека,

а болѣе 150 человѣкъ, такъ какъ согласно списка, присланнаго при письмѣ главнаго контролера, отъ 28 декабря 1900 года за № 17891, передано въ службу сборовъ съ 1-го января 1901 года 150 человѣкъ и часть служащихъ оставлена въ контролѣ для провѣрки отчетности, представляемой службою сборовъ на ревизію контроля; между тѣмъ количество отправокъ въ 1908 г. по сравненію съ 1901 годомъ, какъ видно изъ приведенной ниже справки, увеличилось на 119,49⁰/₀ и на службу сборовъ, кромѣ повѣрочныхъ работъ, возложены такія работы, которыя ранѣе производились управленіемъ дороги въ главной бухгалтеріи, коммерческомъ отдѣлѣ и сл. движенія, какъ-то: общее счетоводство по двойной системѣ, годовой отчетъ, статистика, разсмотрѣніе претензій по переборамъ и просрочкѣ, заказъ и разсылка бланковъ строгой отчетности и билетовъ, розыскъ грузовъ и другія работы, а также расчеты съ дорогами значительно усложнились съ возложеніемъ на службу сборовъ расчетовъ по III категоріи.

Кромѣ того въ настоящее время къ Екатерининской дорогѣ примыкаетъ 175 частныхъ вѣтвей, съ которыми производятся расчеты по свыше 300 договорамъ, по нѣкоторымъ изъ вѣтвей производятся сложные расчеты по возврату строительной стоимости и истребованіи разницъ платъ за нагрузку и выгрузку такихъ грузовъ, которые по правиламъ должны нагружаться и выгружаться средствами дороги, въ дѣйствительности же эти операціи производились средствами заводовъ и вѣтвевладельцевъ.

Независимо сего въ послѣдніе годы работы службы сборовъ значительно усложнились учетомъ и расчетомъ по сборамъ въ пользу порайонныхъ комитетовъ, совѣта сѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, съ товарохозяевами по 114 текущимъ счетамъ, достигающимъ въ годъ свыше 21.700.000 руб., усиленной перевозкой переселенцевъ, пассажировъ IV класса, расчетами съ военнымъ вѣдомствомъ, требованіемъ разныхъ свѣдѣній и данныхъ порайонныхъ комитетовъ, земскихъ и городскихъ управъ и центральныхъ учреждений.

При этомъ слѣдуетъ упомянуть и то, что служба сборовъ всѣ свои работы обязана представлять на ревизію въ контроль, а слѣдовательно для составленія для контроля отдѣльныхъ экземпляровъ балансовъ, отчетовъ, сводовъ, на составленіе описей препровождаемымъ на ревизію документамъ, на обратный ихъ пріемъ, справки и на переписку по замѣчаніямъ контроля, служба сборовъ вынуждена содержать потребный штатъ.

СПРАВКА

о количествѣ перевезенныхъ пассажировъ, багажа и грузовыхъ отправокъ въ 1908 году по сравненію съ 1901 годомъ.

ПЕРЕВЕЗЕНО.	Количество отправокъ.			% отношеніе.
	Въ 1901 г.	Въ 1908 г.	Болѣе.	
1. Пассажировъ . . .	2.477.100	5.883.786	3.306.686	128,31
2. Багажа	257.140	448.836	191.696	74,54
3. Грузовъ	1.384.977	2.928.290	1.543.313	111,43
Итого	4.218.217	9.260.912	5.041.695	119,49

Перевезенное въ 1908 году количество отправокъ отрабатывалось 680 служащими, изъ которыхъ было: 170 человѣкъ на повѣрочныхъ работахъ, на таксировкѣ, подсчетѣ отчетовъ, матеріальномъ учетѣ и сличеніи; 110 человѣкъ на счетныхъ и отчетныхъ работахъ; 90 человѣкъ на расчетахъ съ дорогами; 233 человѣка въ статистикѣ, претензионномъ отдѣлѣ, въ складѣ бланковъ и билетной кладовой; 65 человѣкъ въ регистратурѣ по приему и разборкѣ станціонной отчетности, архивѣ на подборкѣ документовъ, справкахъ и 12 человѣкъ ревизоровъ станціоннаго счетоводства.

По вопросу 19

19. Расчеты по началу службы сборовъ докладываетъ, что расчеты по перевозкамъ грузовъ, возкамъ грузовъ въ прямомъ сообщеніи производятся мѣсяцемъ выдачи грузовъ, согласно §§ 150—167 соглашения о прямомъ сообщеніи. На основаніи проверенной отчетности составляются по формѣ № 20 (приложеніе къ § 158 соглашения о прямомъ сообщеніи) позиціонныя расчетныя вѣдомости, съ указаніемъ долей дорогамъ слѣдованія и таковыя вѣдомости записываются въ постанціонные своды долей, съ которыхъ составляется общій сводъ долей, а затѣмъ, на основаніи расчетныхъ вѣдомостей, составляются краткіе счета для каждой дороги слѣдованія груза и къ 1 числу четвертаго за отчетнымъ мѣсяцемъ посылается вѣдомость Государственному Банку, съ указаніемъ въ ней сальдо краткаго счета каждой дороги.

Копіи расчетныхъ вѣдомостей рассылаются всѣмъ дорогамъ отправленія, участвующимъ въ перевозкѣ, дорогамъ первымъ

транзитнымъ и всѣмъ частнымъ черезъ 3¹/₂ мѣсяца послѣ отчетнаго.

На проѣздъ учащихся по льготному тарифу выдаются учебнымъ заведеніемъ установленныя свидѣтельства.

Учащіеся перевозятся въ вагонахъ III-го класса со скидкой на разстояніяхъ: отъ 70 до 140 вер.—50 к. и отъ 140 до 900 вер.—1 р. До 70 вер. и свыше 900 вер. никакой скидки не дѣлается.

Списокъ учебныхъ заведеній опубликованъ въ льготномъ тарифѣ № 43.

Экскурсанты перевозятся въ вагонахъ III-го класса на разстояніи до 50 вер. бесплатно, а свыше 50 вер. за плату, взимаемую за дѣтскіе билеты (тар. № 6900).

Учащихся по льготнымъ тарифамъ перевезено:

въ 1907 году	11.887
„ 1908 „	15.664
„ 1909 „ за 6 мѣсяцевъ	10.345

Выдача и учетъ бесплатныхъ билетовъ производится согласно:

а) правилъ о бесплатномъ проѣздѣ, утвержденныхъ постановленіемъ г. министра путей сообщенія 12 сентября 1898 года № 16139, дополненныхъ слѣдующими распоряженіями по 1906 годъ,

б) временнаго положенія о проѣздѣ по удостовѣреніямъ на мѣстныя служебныя поѣздки и по провизіоннымъ билетамъ-карточкамъ, опубликованнаго въ приказѣ по дорогѣ 21 августа 1899 года № 89 в.

и в) циркуляровъ Управленія ж. дорогъ:

отъ 23/24 января 1907 г. за № 2433/12	
„ 4/5 іюля 1907 „ „ № 17926/93	
„ 25 сентября 1907 „ „ № 24450/4651/118	
„ 20/21 декабря 1907 „ „ № 33934/164	
„ 8 іюля 1908 „ „ № 17155/4243/105	
„ 7/8 апрѣля 1909 „ „ № 1687	
27 апрѣля 1909 „ „ № 10489/2139/32	
21 іюля 1909 „ „ № 18506.	

Наложенные платежи учитываются временемъ ихъ уплаты товарополучателями, т. е. днемъ выдачи груза. Послѣ взысканій наложенныхъ платежей, извѣщенія отсылаются станціями назначенія на станціи отправленія, гдѣ, по предъявленіи товароотправителями свидѣтельствъ, наложенные платежи выплачиваются изъ выручки, а если таковой недостаточно, станція необходимою суммою требуетъ изъ главной кассы.

Свидѣтельства вмѣстѣ съ извѣщеніями на выплаченные платежи представляются станціями при особой вѣдомости въ службу сборовъ при кассовомъ суточномъ отчетѣ.

Числовые данные и справки, относящиеся къ данному вопросу представляются Комиссии.

На вопросъ Д. И. Герценвица, продаются ли на станціяхъ Екатерининской желѣзной дороги билеты по удобнѣйшимъ направленіямъ, начальникъ службы сборовъ указываетъ, что данный вопросъ находится въ вѣдѣніи коммерческой службы, начальникъ которой и объясняетъ, что основнымъ принципомъ при установленіи маршрутовъ прямого сообщенія является принципъ кратчайшихъ направленій, а затѣмъ уже введены и удобнѣйшія направленія, которыя устанавливаются по мѣрѣ заявленій и требованій, послѣ ихъ разсмотрѣнія.

По вопросу 20

20. Не слѣдуетъ ли отмѣнить гербовый сборъ съ квитанцій о наложенныхъ платежахъ? начальникъ службы сборовъ заявляетъ, что слѣдуетъ отмѣнить не только гербовый сборъ съ этихъ квитанцій, но и самыя квитанціи, такъ какъ доказательствомъ уплаты наложенныхъ платежей служить росписка получателей груза въ дубликатѣ накладной или дорожной вѣдомости по именнымъ накладнымъ.

По вопросу 21

21. Не слѣдуетъ ли отмѣнить требование, чтобы въ свидѣтельствахъ о наложенныхъ платежахъ указывались наименованія грузовъ? начальникъ службы сборовъ докладываетъ, что наименованіе груза въ свидѣтельствѣ наложеннаго платежа установлено по ходатайству товарохозяевъ. Свѣдѣнія эти необходимы кредитнымъ учрежденіямъ при выдачѣ ссудъ подъ товары. Начальникъ коммерческой службы указываетъ, что наложенный платежъ ни въ какомъ случаѣ не является мѣриломъ цѣнности груза.

Б. Служба коммерческая.

По вопросу 22

22. На основаніи извѣстнаго документа и опроса лицъ, соприкасающихся съ этою службою, особенно же изъ опроса районнаго комитета выяснить, приложена ли организація коммерческой службы и способы дѣйствія этой службы для изученія коммерческихъ условій? начальникъ коммерческой службы М. И. Курбатовъ докладываетъ, что организація коммерческаго отдѣла и его дѣйствія для изученія коммерческихъ условій дѣятельности района, обслуживаемаго дорогой, приспособлены лишь относительно. Собственной инициативы коммерческой службы, за неимѣніемъ для этой цѣли необходимаго штата, въ большинствѣ случаевъ не проявляетъ и производитъ обследованія соответствующихъ районовъ лишь при возбужденіи заинтересованными лицами ходатайствъ о сооруженіи вѣтвей, объ открытіи остановочныхъ пунктовъ, постовъ для погрузки, обращеніи такихъ постовъ въ тарифныя станціи и т. п. Коммерческія обследованія возлагаются на коммерческихъ агентовъ, которыхъ имѣется всего 3 человѣка, причемъ на нихъ лежатъ

дѣятельности района, и другія разнообразныя обязанности, какъ то: исполненіе (однимъ обслуживаемаго дорогою (на азійскихъ дорогахъ сверхъ того, содѣйствуетъ ли она колонизаціи). изъ нихъ) обязанностей помощника начальника отдѣла при отсутствіи начальника или помощника, производство разслѣдованій по жалобамъ на неправильныя дѣйствія линейныхъ агентовъ по коммерческой части, участіе въ разнаго рода комиссіяхъ на линіи и въ управленіи дороги, подготовка и разработка различныхъ статистическихъ матеріаловъ для съѣздовъ и по требованію Управленія ж. д. и т. п.

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.? начальникъ коммерческой службы сообщаетъ, что при производствѣ обслѣдованій коммерческой отдѣлъ руководствуется данными, собираемыми на мѣстахъ, входя въ сношенія также и съ промышленными и торговыми учреждениями, заинтересованными въ разрѣшеніи того или иного вопроса, связаннаго съ коммерческой дѣятельностью дороги, постоянная же связь съ контингентомъ отправителей и получателей поддерживается при посредствѣ Харьковскаго порайоннаго комитета по урегулированію перевозки минеральнаго топлива, чугуна, желѣза, стали, руды, соли и флюсовъ, перевозка каковыхъ грузовъ на Екатерининской дорогѣ составляетъ свыше трехъ четвертей ея годичнаго транспорта. Такъ, въ 1907 году всего перевезено 1.367.021 тысяча пудовъ груза, изъ нихъ каменнаго угля 669.697 т. пудовъ или 49% общаго количества, руды желѣзной и марганцевой 262.794 т. пудовъ или 19%, желѣза, чугуна, стали и издѣлій изъ нихъ 108.633 т. пудовъ или 9%, флюсовъ 49.700 т. пудовъ или 4% и соли 19.955 или 1½%, а всего 82½%. Нужды отправителей и получателей горнозаводскихъ грузовъ представляются въ вышеупомянутомъ комитетѣ совѣтомъ съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, по соглашенію съ которымъ производится, между прочимъ, и распределеніе вагоновъ подъ нагрузку, интересы же прочихъ кліентовъ дороги обслуживаются порайоннымъ комитетомъ, въ засѣданіяхъ котораго участвуетъ иногда и начальникъ коммерческаго отдѣла.

Въ случаяхъ, входящихъ въ непосредственный кругъ вѣдѣнія коммерческаго отдѣла, возникающіе вопросы, по возможности, разрѣшаются совмѣстно съ представителями торговли и промышленности. Какъ на примѣръ, можно указать, что при недостаткѣ арендной площади станціонной земли, распределеніе арендныхъ участковъ производится всегда по соглашенію съ заинтересованными сторонами. Независимо этого поддерживаются постоянно оживленныя личныя и письменныя сношенія между кліентами дороги и нач. ком. отд.

Предсѣдатель подкомиссіи сообщилъ, что въ частности по вопросу о совѣтѣ съѣзда горнопромышленниковъ екатеринослав-

скій губернаторъ при личной бесѣдѣ съ Предсѣдателемъ изложилъ свой взглядъ въ такомъ смыслѣ, что совѣту съѣздовъ надлежитъ находиться не въ Харьковѣ, а въ Екатеринославѣ, какъ центрѣ рудныхъ залежей и разработки ихъ.

В. А. Гаевскій на такое сообщеніе Предсѣдателя доложилъ, что Харьковъ представляетъ собой крупный торговый и промышленный центръ, издавна именно тамъ происходятъ ярмарки, и совѣтъ съѣзда горнопромышленниковъ существуетъ въ Харьковѣ 30 лѣтъ, почему, казалось бы, не представляется необходимымъ поднимать вопросъ, о которомъ упоминалъ екатеринославскій губернаторъ.

24. Какъ организовано станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операцій?

Въ виду того, что **вопросъ 24** былъ признанъ относящимся къ программѣ службы сборовъ, Предсѣдатель проситъ начальника службы сборовъ высказаться по этому вопросу.

Начальникъ службы сборовъ указалъ, что на основаніи § 2 положенія о станціонномъ счетоводствѣ, только особо выдающіяся станціи по величинѣ сборовъ и багажа представляютъ отчетность по-суточно, а остальные станціи мѣсячную, въ силу чего установлено, что станціи при продажѣ пассажирскихъ билетовъ на сумму до 10.000 руб. въ мѣсяцъ представляютъ мѣсячную отчетность, при продажѣ же свыше этой суммы—суточную.

По отправленію грузовъ какъ мѣстнаго, такъ и прямого сообщенія представляются отчеты по полумѣсяцамъ.

По поступившей станціонной отчетности производится: кассовая повѣрка, таксировка и затѣмъ сличеніе отчетовъ отправленія мѣстнаго сообщенія и передаточныхъ вѣдомостей грузамъ, принятымъ съ сосѣднихъ дорогъ, съ отчетами выдачи, а отчетовъ отправленія прямого сообщенія—съ передаточными вѣдомостями выходныхъ пунктовъ, съ цѣлью убѣжденія, всѣ ли отправленные грузы прибыли по назначенію.

По вопросу 25

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

Начальникъ коммерческой службы доложилъ, что при опредѣленіи числа лицъ, потребныхъ для несенія службы въ коммерческомъ отдѣлѣ, дорога руководствуется съ одной стороны штатнымъ росписаніемъ и съ другой—количествомъ единицъ извѣстной работы. Въ зависимости отъ указанныхъ основныхъ началъ и расходы по содержанию личнаго состава коммерческаго отдѣла дѣлятся на два вида: условные, кредитъ на которые отпускается по извѣстнымъ измѣрителямъ, и постоянные. Къ первымъ относятся расходы по содержанию штата дѣлопроизводства претензій и стола актовъ, кредитъ для которыхъ исчисляется по выработаннымъ практикой среднимъ нормамъ расхода на единицу работы—1 р. 35 к. отъ каждой претензійной накладной и по 5 коп. на каждый поступившій коммерческій актъ, а такъ какъ число ежегодно заявляемыхъ претензій за недостачу, порчу и утрату грузовъ, а равно и составляемыхъ на станціяхъ коммер-

ческих актов не одинаково, то и число служащихъ въ этихъ дѣлопроизводствахъ подвергается колебанію. Второй видъ расходовъ—постоянныхъ производится строго въ предѣлахъ штатнаго ассигнованія. По мѣрѣ развитія дѣятельности дороги и связаннаго съ нимъ возрастанія работы въ управленіи или принимаются временные служащіе за счетъ сбереженій по личному составу противъ штатнаго ассигнованія, если увеличеніе работы не носить постоянного характера, или же возбуждается въ смѣтномъ порядкѣ ходатайство о соотвѣтствующемъ дополненіи штатнаго росписанія. При замѣщеніи вакансій предпочтеніе отдается прежде всего лицамъ, знакомымъ съ дѣломъ или получившимъ ранѣ нѣкоторую практику на линіи; за отсутствіемъ же таковыхъ—имѣющимъ болѣе высокой образовательный цензъ. Определенныя нормы вознагражденія установлены по штатному росписанію лишь для должностей отъ помощника дѣлопроизводителя и выше и нѣкоторыхъ немногихъ должностей, какъ напримѣръ, журналиста, мостовыхъ кассировъ и т. п. Вознагражденіе для остального штата служащихъ ограничивается по смѣтѣ лишь наименьшимъ и наибольшимъ размѣромъ годовыхъ окладовъ, определеніе же, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, окладнаго содержанія производится въ зависимости отъ служебныхъ качествъ агента и его способностей.

Смѣта по I отд. гл. I при семь прилагается.

По вопросу 26

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

начальникъ коммерческой службы указалъ, что каждая станція, открытая для производства коммерческихъ операцій, получаетъ одинъ экземпляръ (въ нѣкоторыхъ случаяхъ, въ зависимости отъ дѣятельности станціи, и болѣе) сборника тарифовъ. Распоряженія, помѣщенные въ сборникъ тарифовъ, требующія разъясненій и особыхъ указаній, подтверждаются и разъясняются приказами, циркулярами и наказами, печатаемыми въ „Вѣстникѣ Екатерининской дороги“, рассылаемомъ по всѣмъ безъ исключенія станціямъ дороги. Въ случаяхъ же, не терпящихъ отлагательства, такія указанія и разъясненія даются циркулярными телеграммами. Ежемѣсячно въ „Вѣстникѣ“ помѣщается перечень всѣхъ распоряженій по коммерческой части, опубликованныхъ въ сборникѣ тарифовъ въ истекшій мѣсяцъ и относящихся до Екатерининской дороги. Кромѣ того, разъясненія и указанія отдѣльнымъ станціямъ даются письменно, а въ экстренныхъ случаяхъ и депешами.

Инструктированіе линейныхъ служащихъ по вопросамъ, касающимся коммерческой части, возлагается на коммерческихъ ревизоровъ, инструкторовъ и агентовъ.

Если у станціи возникаютъ какія-либо недоразумѣнія, она

просить командировать инструктора, который на мѣстѣ даетъ соотвѣтствующія разъясненія. Когда коммерческимъ отдѣломъ замѣчаются со стороны станціи болѣе или менѣе существенныя или хроническія отступленія отъ дѣйствующихъ правилъ, ей даются письменныя указанія или командировается ревизоръ-инструкторъ для выясненія причины неисправности, или же начальникъ такой станціи вызывается въ коммерческой отдѣлъ, гдѣ ему и даются необходимыя указанія, а иногда производится и повѣрочный экзамень въ знаніи коммерческой части. Всѣ линейные или вновь принимаемые агенты, предназначенные на должности, связанныя съ производствомъ коммерческихъ операцій, какъ то: вѣсовщиковъ, билетныхъ, багажныхъ и товарныхъ кассировъ, ихъ помощниковъ и помощниковъ начальниковъ станцій подвергаются экзамену въ знаніи коммерческой части по программѣ, выработанной коммерческимъ отдѣломъ и объявленной по линіи приказомъ. Экзамены производятся старшими агентами отдѣла совмѣстно съ представителемъ отъ сл. сборовъ въ опредѣленные, объявленные заблаговременно въ „Вѣстникѣ“ дни, въ помѣщеніи управленія дороги, не рѣже двухъ разъ въ мѣсяць.

Независимо самостоятельной подготовки, повѣряемой вышеупомянутыми экзаменами, подготовка линейныхъ агентовъ производится еще на организованныхъ при коммерческомъ отдѣлѣ „подготовительныхъ курсахъ для агентовъ технического и коммерческаго движенія“. Продолжительность обученія на курсахъ около трехъ мѣсяцевъ (не включая въ этотъ срокъ времени, необходимаго для экзаменовъ и подготовки къ нимъ). Въ учебную программу входятъ: общій уставъ Рос. ж. д. и соглашеніе о прямомъ сообщеніи, правила технической эксплуатаціи, соглашеніе о взаимномъ пользованіи и обмѣнѣ товарными вагонами, тарифы и правила ихъ примѣненія, сигнализациа и блокировка, станціонное счетоводство и отчетность, правила подготовки желѣзныхъ дорогъ къ массовымъ воинскимъ перевозкамъ и ариѳметика. Пособіями на курсахъ служатъ общій уставъ, соглашеніе о прямомъ сообщеніи, правила технической эксплуатаціи, выработанныя лекторами программы и дѣйствующіе на дорогѣ приказы и инструкціи. Лекторами и руководителями практическими занятіями слушателей состоятъ старшіе агенты соотвѣтствующихъ службъ управленія дороги, наблюденіе же за курсами по учебной и хозяйственной части возложено на совѣтъ курсовъ, состоящій изъ начальниковъ службъ: движенія, сборовъ и коммерческой. Въ засѣданіяхъ совѣта принимаютъ участіе также и лекторы курсовъ, съ правомъ голоса по вопросамъ, касающимся учебной части. Функционируютъ курсы два раза въ годъ, въ періодъ времени сентябрь—май. На курсы принимаются 35 чело-
 ловѣкъ, изъ коихъ 30 вакансіи предоставляются линейнымъ

агентамъ движенія и 5 служащимъ въ управленіи дороги. Для достиженія наиболѣе благопріятнаго результата, на курсы принимаются агенты, получившіе на практикѣ нѣкоторую подготовку (обязательный цензъ—служба на дорогѣ не менѣе года) и зарекомендовавшіе себя съ лучшей стороны при прохожденіи службы. Положеніе о курсахъ и учебныя программы прилагаются къ настоящему журналу.

По вопросу 27

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

начальникъ коммерческой службы доложилъ, что для наблюденія и руководства дѣломъ розыска грузовъ, въ коммерческомъ отдѣлѣ имѣется особый столъ розыска грузовъ. Розыскъ засланныхъ грузовъ производится надлежащими станціонными агентами путемъ телеграфной переписки. Денешки передаются въ коммерческій отдѣлъ, который по нимъ слѣдитъ за своевременной досылкой по назначенію розысканныхъ мѣстъ, понуждаетъ станціи давать своевременныя отвѣты на запросы по розыску, устанавливаетъ путемъ сопоставленія свѣдѣній изъ депешъ разныхъ станцій, принадлежность бездокументныхъ грузовъ къ той или иной отправкѣ и дѣлаетъ распоряженіе о правильномъ направленіи таковыхъ. Разслѣдованіе по болѣе или менѣе крупнымъ хищеніямъ изъ пакгаузовъ и изъ вагоновъ, а также и розыскъ похищеннаго поручается кому-либо изъ имѣющихся двухъ агентовъ по розыску грузовъ. Агенты эти проживаютъ при управленіи. Обязанности агентовъ по розыску грузовъ исполняютъ также и нѣкоторые изъ коммерческихъ агентовъ, а также и коммерческій ревизоръ-инструкторъ. Вся линія дѣлится между ними на 5 участковъ, различныхъ по протяженію, но одинаковыхъ приблизительно въ отношеніи общей работы станцій даннаго участка. Въ цѣляхъ борьбы съ хищеніями и засылками или по крайней мѣрѣ—уменьшенія таковыхъ, ведется, отдѣльная для каждой станціи, регистрація, путемъ записи въ особыя книги, всѣхъ случаевъ недостачи грузовъ и порчи ихъ. Если такіе случаи наблюдаются хронически или замѣчаются серьезныя несправности по одной и той же станціи, коммерческій отдѣлъ, независимо самостоятельно производимыхъ разслѣдованій и письменныхъ указаній станціямъ, спосится съ начальникомъ движенія на предметъ наложенія на виновныхъ взысканія или же входитъ съ докладомъ по сему непосредственно къ начальнику дороги. Помимо указанныхъ мѣръ, столу розыска грузовъ ежемѣсячно дается каждому агенту по розыску грузовъ выписка изъ книгъ для записи несправностей, допущенныхъ станціями соответствующаго участка для выясненія, при проѣздахъ по линіи, условій, вызывающихъ таковыя и для выработки мѣръ, могущихъ въ будущемъ предотвратить повторенія несправностей.

Начальникъ службы движенія указалъ, что агентъ по розыску грузовъ является такимъ лицомъ, которое можетъ принести пользу не только службѣ коммерческой, но также и службамъ движенія и сборовъ. А такъ какъ въ настоящее время бесполезный пробѣгъ агентовъ слишкомъ великъ, то, учитывая такое обстоятельство, Московско-Виндаво-Рыбинская ж. д. нашла необходимымъ совмѣстить эти должности съ должностью технического агента, т. е. учредить контролеровъ по всѣмъ частямъ, причѣмъ этимъ агентамъ было поручено 3—4 станции. Результаты отъ такого новшества получились весьма благопріятные и кромѣ того получилось сокращеніе пробѣга служебныхъ вагоновъ.

Что же касается вопроса о какъ бы двойномъ подчиненіи такихъ агентовъ, то это положеніе не должно вызывать какихъ-либо опасеній, ибо и въ настоящее время все равно такое положеніе имѣетъ мѣсто.

По вопросу 28

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

Начальникъ коммерческой службы доложилъ, что обзоры коммерческой дѣятельности Екатерининской ж. д. переданы подкомиссіи. Эти обзоры сдѣланы за 1901—1904 г.г., 1905—1906 г.г. и за 1907 г.

По вопросу 29

29. Какъ организованы вспомогательныя предприятия этихъ предприятий и возможно ея упрощеніе?

Начальникъ коммерческой службы сообщилъ, что для непосредственнаго завѣдыванія, веденія и ревизіи всѣхъ операцій по вспомогательнымъ предприятиямъ при коммерческомъ отдѣлѣ организовано особое комиссіонно-судное отдѣленіе. Во главѣ отдѣленія стоятъ: завѣдующій, ревизоръ и бухгалтеръ, а затѣмъ штатъ счетоводовъ, таксировщиковъ и конторщиковъ, общее же руководство и направленіе операцій возложено на начальника коммерческаго отдѣла.

Операціи вспомогательныхъ предприятий слѣдующія:

1) Ссудная на всѣхъ станціяхъ дороги и въ транспортныхъ конторахъ, при чемъ ссуды выдаются исключительно изъ сборовъ дороги.

2) Складочныя а) въ особыхъ складахъ при портахъ: Таганрогскомъ, Мариупольскомъ и Бердянскомъ и при станціяхъ: Божедаровка, Верхнеднѣпровскъ, Екатеринославъ, Просяная, Гришино и Таганрогъ, б) въ общихъ станціонныхъ складахъ, временно отданныхъ для долгосрочнаго храненія хлѣба при станціяхъ: Милорадовка, Верховцево, Демурино, Межевая и Желанная. Складами и зернохранилищами завѣдуютъ начальники станцій и завѣдующіе транспортными конторами.

3) Комиссіонная и транспортно-экспедиторская производится при посредствѣ слѣдующихъ учреждений: а) городской станціи въ гор. Екатеринославѣ и б) комиссіонно-транспортныхъ контор при станціяхъ: Маріуполь-портъ, Таганрогъ (Азовская Гавань) и Бердянскъ, при чемъ городская станція и Маріупольская транспортная контора имѣютъ во главѣ особыхъ завѣдующихъ, а завѣдываніе конторами въ Таганрогѣ и Бердянскѣ поручено начальникамъ мѣстныхъ станцій. Отчетность вспомогательныхъ предпріятій основана на учетѣ всѣхъ операцій по двойной итальянской системѣ.

Въ общемъ, коммерческій отдѣлъ всячески стремился и стремится къ возможному упрощенію счетоводства и отчетности.

Начальникъ дороги указалъ, что въ Харьковскомъ порайонномъ комитетѣ было замѣчено, будто Маріупольская транспортная контора неудовлетворительно работаетъ; но это заявленіе требуетъ поясненія: портовое начальство относится весьма недоброжелательно къ Екатерининской ж. д. и ведетъ всѣми силами борьбу съ дорогой, считая Екатерининскую дорогу своимъ конкурентомъ. Такое мнѣніе однако весьма ошибочно и такое положеніе дѣла ненормально, такъ какъ Екатерининская дорога преслѣдуетъ лишь эксплуатаціонную дѣятельность.

По вопросу 30

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

Начальникъ коммерческой службы доложилъ, что производствомъ операцій судоной, складочной, комиссіонной и по исполненію таможенныхъ обязанностей при посредствѣ железнодорожныхъ агентовъ, какъ не относящееся къ прямой обязанности дорогъ—перевозу грузовъ, казалось бы, не должно имѣть мѣста, а составлять предметъ частной инициативы или же находиться на попеченіи правительственныхъ и общественныхъ организацій и учреждений, на примѣръ, отдѣлений Государственнаго Банка, сельско-хозяйственнымъ обществъ и земствъ.

Но въ виду того, что дороги оборудованы уже необходимыми для производства вспомогательныхъ предпріятій сооружениями: зернохранилищами, складами, углеопрокидывателями и т. п., то до передачи этихъ сооружений подлежащимъ учреждениямъ, слѣдуетъ признать, что веденіе дорогими вспомогательныхъ предпріятій, помимо крайне важнаго общегосударственнаго значенія таковыхъ для торговли и промышленности, должно быть признано полезнымъ также и съ чисто коммерческой точки зрѣнія, какъ дающее дорогѣ извѣстную сумму чистой прибыли.

На вопросъ Д. И. Герценвица, какихъ размѣровъ достигаетъ эта прибыль, начальникъ коммерческаго отдѣла доложилъ, что слѣдуетъ считать прибыль эту около 10% отъ валового дохода.

По вопросу объ опредѣленіи чистой прибыли отъ вышеука-

занныхъ операций В. А. Гаевскій замѣтилъ, что въ такихъ случаяхъ опредѣлять прибыль очень трудно. Конечно, косвеннымъ путемъ транспортныя конторы имѣютъ доходъ и эти учрежденія необходимы дорогѣ для привлеченія груза, но и въ этомъ случаѣ необходимо весьма осторожное изслѣдованіе того вопроса, что именно и когда привлекаетъ грузы.

Начальникъ дороги доложилъ, что существованіе агентствъ нормируетъ и цѣны по коммисіоннымъ и перегрузочнымъ работамъ и, если бы, напримѣръ, въ Мариуполѣ не имѣлось бы агентства, то цѣны по упомянутымъ операциямъ несомнѣнно были бы выше.

На вопросъ Предсѣдателя, кто завѣдуетъ транспортными конторами, начальникъ коммерческаго отдѣла доложилъ, что для этого имѣются особые агенты.

По вопросу же Предсѣдателя, не встрѣчаются ли у Екатерининской дороги какія-либо затрудненія съ таможеннымъ вѣдомствомъ по исполненію обрядностей таможни, представитель Екатерининской дороги доложилъ, что такихъ затрудненій до сихъ поръ не встрѣчалось.

По вопросу 31.

31. Если ссудныя операциі будутъ признаны полезными, то изъ какихъ источниковъ слѣдуетъ до- рогамъ получать необходимые для того средства: должны ли онѣ кредитоваться въ Государственный Банкъ, уплачивая процентъ по ссудѣ на общемъ основаніи, или могутъ пользоваться станціонными сборами?

По этому вопросу начальникъ коммерческаго отдѣла доложилъ, что установленный на Екатерининской дорогѣ порядокъ пользованія станціонной выручкой на выдачу ссудъ слѣдуетъ признать вполнѣ удовлетворительнымъ и прибыльнымъ въ томъ смыслѣ, что проценты по ссудамъ полностью поступаютъ въ доходъ казны. Выдачу ссудъ изъ Государственнаго Банка слѣдуетъ признать неудобной и менѣе выгодной, какъ болѣе сложную съ формальной стороны и создающую лишь тормазъ въ дѣлѣ быстрого удовлетворенія лицъ, нуждающихся въ ссудѣ, и, кромѣ того, требующую особаго расхода по производству расчетовъ дороги съ Банкомъ.

По вопросу 32

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

Начальникъ коммерческаго отдѣла сообщилъ, что, при существованіи складочной операциі, устройство складовъ за счетъ чистой выручки отъ нея безусловно желательно, въ цѣляхъ развитія послѣдней и удовлетворенія того широкаго спроса на помѣщенія, который наблюдается ежегодно особенно при значительныхъ урожаяхъ.

По вопросу 33

33. Не представляется ли полезным слияние коммерческой службы со службою движения?

Начальник коммерческаго отдѣла указалъ, что въ составѣ управления дороги необходимъ спеціальныи, независимый отъ другихъ органовъ отдѣлъ, который, наблюдая за точнымъ выполнениемъ станціонными агентами всѣхъ законоположеній и правилъ, относящихся до перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ, могъ бы регулировать взаимныя отношенія между желѣзной дорогой и публикой и тѣмъ достигать наиболѣе правильныхъ результатовъ эксплуатаціи. Имѣя возможность докладывать о дефектахъ коммерческой дѣятельности дороги непосредственно начальнику дороги, коммерческой отдѣлъ лишь способствуетъ упорядоченію дѣла, чего нельзя ожидать при подчиненіи отдѣла еще какой либо промежуточной инстанціи. Связь между службой движенія и коммерческимъ отдѣломъ не тѣснѣе связи съ остальными органами управления, въ виду того, что сл. движенія вѣдаетъ вопросы исключительно технической части движенія. До 1893 г. коммерческіе отдѣлы были уже составной частью службъ движенія, но, въ зависимости отъ указанія опыта, было признано необходимымъ выдѣлить ихъ въ самостоятельныя единицы. Для окончательнаго устраненія тѣхъ треній, которыя иногда возникаютъ отъ недостаточно точнаго разграниченія функций этихъ двухъ службъ, крайне желательно и необходимо, чтобы коммерческія службы были снабжены инструкціей, опредѣляющей подробно кругъ ихъ вѣдѣнія (по слухамъ, такая инструкція уже разрабатывается Управленіемъ ж. д.). Доводы за и противъ слиянія коммерч. отдѣловъ съ службами движенія, между прочимъ, подробно рассмотрѣны въ „Мнѣніи инженера Л. Л. Керсновскаго по вопросу объ организаціи на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ службъ эксплуатаціи“; въ немъ авторъ въ окончательномъ выводѣ категорически высказывается противъ слиянія этихъ двухъ службъ.

Начальникъ службы движенія доложилъ, что на Екатеринбургской ж. д. вопросъ этотъ поставленъ довольно удовлетворительно. Въ данномъ дѣлѣ начальникъ движенія и коммерческой службы должны, по мнѣнію начальника сл. движенія Екатеринбургской дороги, работать совмѣстно и вопросъ о подчиненіи одного другому не долженъ имѣть такого значенія. Начальникъ коммерческаго отдѣла можетъ имѣть личный докладъ начальнику дороги, но прежде этого доклада подлежащіе докладу вопросы должны быть доложены и начальнику службы движенія для совмѣстнаго обсужденія; тогда возможно прежде всего уменьшить значительно ту переписку, которая существуетъ въ настоящее время. Начальникъ дороги добавилъ, что служба движенія является главнымъ доходнымъ фундаментомъ дороги, а потому коммерческая служба должна быть въ тѣсной связи со службой дви-

женія. Отсюда слѣдуетъ признать, что организація службы эксплуатаціи является наиболѣе подходящей и отвѣчающей настоящимъ требованіямъ.

По вопросу 34

34. Разрабатываются ли на основаніи сношеній съ промышленными и торговыми учреждениями (биржевыми комитетами, сельскими и другими общественными организациями, заводами, фабриками и т. д.) такіе либо тарифные вопросы или условия перевозокъ? начальникъ коммерческой службы указалъ, что различнаго рода тарифные и касающіеся условій перевозокъ вопросы, возбуждаемые какъ по ходатайствамъ торгово-промышленныхъ предприятий и отдѣльныхъ лицъ, такъ и Управленіемъ ж. д. или непосредственно коммерческимъ отдѣломъ, разрабатываются путемъ разсмотрѣнія имѣющагося статистическаго матеріала и письменныхъ сношеній съ заинтересованными торгово-промышленными предприятиями и лицами. Нерѣдко для собиранія нужныхъ матеріаловъ и обмѣна мнѣніями съ указанными предприятиями и лицами по тому или иному вопросу коммерческаго характера командируются на мѣста коммерческіе агенты, входящіе въ непосредственныя сношенія съ представителями торговли и промышленности. Независимо этого различные вопросы, относящіеся до условій перевозки грузовъ, разрабатываются совмѣстно съ представителями торговли и промышленности въ Харьковскомъ пор. комитетѣ, въ засѣданія котораго въ такихъ случаяхъ приглашается и начальникъ коммерческаго отдѣла.

По вопросу 35

35. Не можетъ ли быть упрощена система тарифовъ и связанная съ нею крайне сложная коммерческая статистика, пользование которой до крайности затрудняется ея извѣстною детальною и объемною? начальникъ коммерческаго отдѣла доложилъ, что хотя въ послѣднее время съ изданіемъ общаго тарифа, пользование тарифными руководствами значительно упростилось, тѣмъ не менѣе оно все еще сопряжено съ крайними неудобствами, какъ для представителей торгово-промышленнаго класса, такъ и для самихъ желѣзнодорожныхъ агентовъ. Было бы желательнымъ принять за правило: 1) переиздавать общій тарифъ не рѣже раза въ годъ (какъ это теперь и практикуется); 2) чтобы дополненія къ нему издавались только одинъ разъ въ годъ—1-го іюля; 3) чтобы въ теченіе года въ Сборникахъ тарифовъ публиковались лишь выдвигаемая жизнью, не имѣющіяся въ классификаціи новыя наименованія грузовъ съ тарифными ставками на нихъ, а также спеціальныя, льготныя и бесплатныя тарифы, вновь введенныя экстренно въ общегосударственныхъ цѣляхъ. Далѣе было бы желательно для упрощенія, чтобы размѣры нѣкоторыхъ дополнительныхъ сборовъ, какъ то: за станціонные расходы, за нагрузку и выгрузку (при производствѣ этихъ операций средствами дороги) и за взвѣшиваніе указывались въ особыхъ графахъ въ классификаціи, рядомъ со ставками за провозъ, причѣмъ для этихъ сборовъ, а также для сборовъ за храненіе и

простой издавались бы тарифными учреждениями разчетныя таблицы, какъ это и теперь уже дѣлается частными издателями. Пользованіе неофициальными таблицами является рискованнымъ въ виду возможныхъ ошибокъ, а отсюда и начетовъ контролирующіхъ учреждений, между тѣмъ официальное пособіе въ значительной степени облегчило бы и ускорило трудъ агентовъ дороги.

Вопросъ объ упрощеніи статистики неоднократно обсуждался на общихъ тарифныхъ сѣздахъ и въ особыхъ комиссіяхъ; послѣдняя номенклатура товаровъ, по которой желѣзныя дороги открыты для общественнаго пользованія, обязаны вести и издавать статистику перевозокъ, согласована представителями казенныхъ и частныхъ дорогъ въ засѣданіи 125 общ. тарифн. сѣзда, утверждена установленнымъ порядкомъ 13 декабря 1908 г. и опубликована въ сборникѣ тарифовъ отъ 24 декабря 1908 г. № 2055.

На сѣздѣ единодушно было признано нежелательнымъ сокращать разрабатываемый въ настоящее время статистическій матеріалъ и, наоборотъ, нѣкоторымъ дорогамъ предложено вести статистику грузовъ, представляющихъ особый для нихъ интересъ, болѣе подробно, чѣмъ это предусмотрено вышеупомянутой номенклатурой.

По вопросу 36

36. Въ какой мѣрѣ удобнѣе представляется порядокъ дальнѣйшаго разрѣшенія дѣлъ въ тарифныхъ учрежденіяхъ и въ учрежденіяхъ Министерства Путей Сообщенія? В. А. Гаевскій указалъ, что мѣстные управленія дорогъ вообще тарифнымъ вопросомъ не интересуются. Въ данныхъ вопросахъ безусловно могли бы имѣть большое значеніе биржевые комитеты, такъ какъ эти общественныя организаціи получили права гражданства и могли бы быть посредниками въ тарифныхъ вопросахъ между заинтересованными, съ одной стороны, министерствомъ и съ другой—публикой.

Начальникъ службы движенія, разбирая докладъ г. Дементьева Министру Финансовъ, указалъ, что въ большинствѣ случаевъ замѣтки, сдѣланныя авторомъ, правильны.

В. Матеріальная служба.

По вопросу 37

37. Выяснить размѣръ и состояніе оборотныхъ капиталовъ ж. д. Начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что, согласно матеріальнаго отчета за 1908 годъ, остатокъ матеріаловъ на дороги выразился на 1 января 1909 года въ суммѣ 9.909.000 рублей изъ которыхъ 8.833.660 рублей приходится на новые матеріалы и 1.075.340 рублей на старые.

Главный бухгалтеръ дороги указываетъ, что при этомъ норма

оборотнаго капитала опредѣлена поставленіемъ комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 17 іюля 1908 года за № 1655, въ размѣрѣ 6.200.000 рублей, что совершенно недостаточно. Принимая во вниманіе ежегодный расходъ новыхъ матеріаловъ и установивъ самый ограниченный % необходимаго запаса, каковой, на примѣръ, по отношенію къ топливу, кромѣ дровъ принять въ размѣрѣ 10% отъ годового расхода, управленіе дороги, согласно постановленія совѣта отъ 11 іюня 1909 года за № 1283, установило норму оборотнаго капитала въ размѣрѣ 7.816.846 руб., что составило бы въ среднемъ около 44% годового расхода; эту сумму, какъ полученную путемъ самаго умѣреннаго расчета, слѣдуетъ считать минимальной. Между тѣмъ, въ дѣйствительности средства, послужившія къ образованію оборотнаго капитала, какъ это видно изъ представляемыхъ Высшей Комиссіи „свѣдѣній“, составляютъ всего лишь 5.575.225 рублей.

Начальникъ матеріальной службы докладываетъ далѣе, что остатокъ матеріаловъ и топлива на складахъ дороги, состоящихъ въ вѣдѣніи матеріальной службы, составляетъ на 1 іюня 1909 года:

топлива на сумму	916.599 руб.
матеріаловъ и предметовъ, предусмотрѣнныхъ номенклатурою	6.040.806 „
матеріаловъ и предметовъ, не поименованныхъ особо въ номенклатурѣ	198.204 „

А всего . . 7.155.609 руб.

По вопросу 38

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

начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что количество матеріаловъ, подлежащихъ приобрѣтенію, опредѣляется по дѣйствительному расходу за предыдущіе три года, если не предвидится особыхъ обстоятельствъ, могущихъ повліять на увеличеніе и уменьшеніе расхода. Исчисленіе производится по формѣ вѣдомости „А“, преподанной Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ циркуляромъ отъ 5 марта 1896 года за № 8807. Минимальный запасъ, выраженный въ процентахъ къ среднему годовому расходу, установленъ совѣтомъ управленія въ планѣ заготовокъ по журналу отъ 17 ноября 1905 года за № 1417 (Сборн. распоряж. по матеріальной службѣ Екатерин. жел. дор. стр. 66).

По вопросу 39

39. Какимъ способомъ заготавливаются некоторые изъ главныхъ матеріаловъ, какъ-то: шпаль, дѣсныхъ

ся разные материалы и предметы? Практикуется ли хозяйственный способ или договоры на поставку известных предметов по особым ордерам?

материалов, дровъ, предметовъ обмундирования, типографскихъ работъ производится по конкуренціи, созываемой объявленіемъ въ газетахъ, и разсылкою запросовъ, но наиболѣе часто заготовля производится путемъ лишь разсылки письменныхъ запросовъ известнымъ управленію фирмамъ и лицамъ. Наличная покупка материаловъ примѣняется мало, на небольшія суммы; всего такимъ способомъ пріобрѣтается матеріальною службою въ годъ тысячъ на 25—30, а считая всѣ службы, тысячъ на сто. Хозяйственнымъ способомъ материалы не заготавливаются, кромѣ бѣлья.

Заключеніе договоровъ съ условіемъ поставки известнаго количества материаловъ по частямъ, по выдаваемымъ дорогимъ ордерамъ, практикуется, напр. на керосинъ, смазочныя масла цементъ и друг. Но кромѣ того въ заключенныхъ договорахъ, а также выдаваемыхъ поставщикамъ заказахъ обыкновенно оговаривается право управленія дороги потребовать дополнительной поставки по той же цѣнѣ отъ 10 до 50%, или же въ количествѣ, какое въ теченіе года еще можетъ потребоваться.

Н. А. Масловъ указываетъ, что послѣднее обстоятельство можетъ отразиться невыгодно на заявляемыхъ поставщиками цѣнахъ, такъ какъ имъ приходится въ такомъ случаѣ держать излишній запасъ, который можетъ и не потребоваться.

Начальникъ матеріальной службы объясняетъ, что на выполнение дополнительной поставки дается срокъ, такъ что поставщики могутъ обойтись и безъ излишняго запаса; кромѣ того начальникъ матеріальной службы указываетъ, что на нѣкоторыхъ дорогахъ поставки многихъ предметовъ фабричнаго производства и другихъ сдаются и вовсе безъ указанія количества, съ тѣмъ, чтобы въ теченіе года они были доставляемы по мѣрѣ затребованія.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, каковъ имѣющійся на Екатеринбургской желѣзной дорогѣ запасъ кровельнаго желѣза, начальникъ матеріальной службы отвѣчаетъ, что размѣръ запаса составляетъ около 25% годового расхода.

По вопросу 40

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

начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что наименьшія количества материаловъ, подлежащихъ храненію въ главныхъ складахъ, установлены совѣтомъ по журналу отъ 17 ноября 1905 года за № 1417, какъ сказано при обсужденіи вопроса программы 38. При установленіи ихъ рѣшающую роль играютъ соображенія, насколько быстро при нормальныхъ условіяхъ можно пріобрѣсти данный матеріалъ. Что касается участковыхъ складовъ, то нормальный запасъ материаловъ для нихъ установленъ въ размѣръ средняго двухмѣсячнаго расхода. Заготовка материаловъ производится преимущественно въ годовой потребности, съ

разъ въ годъ про-
изводится закупка и
какъ разрѣшаются
вопросы о закупкѣ?
Не затягиваются ли
эти разрѣшенія?

назначеніемъ въ договорахъ и заказахъ одного (для мелкихъ заготовокъ) или нѣсколькихъ сроковъ поставки.

Вопросы о заготовкѣ матеріаловъ разрѣшаются почти исключительно совѣтомъ управленія, такъ какъ при соединеніи матеріаловъ въ группы, согласно циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 4 февраля 1905 года за № 5151, почти по всѣмъ группамъ получается сумма свыше 10 тысячъ. Задержекъ въ разрѣшеніи совѣтомъ заготовокъ не наблюдалось.

По вопросу 41

41. Какое участіе
принимаютъ службы
потребительницы въ
разрѣшеніи вопроса,
слѣдуетъ ли попол-
нить исчерпываемый
запасъ магазина,
или, въ виду не-
нужности данного
матеріала, предоста-
вить восстановле-
ніе запаса?

начальникъ матеріальной службы сообщаетъ, что согласно установленному порядку пополненія исчерпываемыхъ запасовъ, матеріальная служба составляетъ вѣдомости съ указаніемъ расхода даннаго матеріала за предыдущіе три года и имѣющагося наличія и посылаетъ ихъ службамъ потребительницамъ, которыя и даютъ свои заключенія о приобрѣтеніи вновь этого матеріала.

На вопросъ Н. А. Маслова, имѣются ли лишніе запасы и когда и какъ это выясняется, начальникъ матеріальной службы сообщаетъ, что съ цѣлью выясненія этого вопроса періодически производятся осмотры различныхъ складовъ; такъ, напримѣръ, на дняхъ былъ произведенъ осмотръ главнаго склада при Н.-Днѣпровскихъ мастерскихъ, при чемъ найдено на 7.000 руб. матеріаловъ, которые необходимо перевести въ ломъ, какъ совершенно вышедшіе изъ употребленія, и на 21.000 руб. матеріаловъ годныхъ, но ненужныхъ для Екатерининской желѣзной дороги. Вопросъ о ликвидаціи ихъ будетъ рѣшаться совѣтомъ; вѣроятно, придется продать съ торговъ, такъ какъ дѣлавшіяся въ аналогичныхъ случаяхъ попытки передать ихъ другимъ дорогамъ никогда успѣха не имѣли: другія дороги отъ предложенія отказывались.

По вопросу 42

42. Какое участіе
принимаютъ службы
потребительницы въ
использованіи
тѣхъ техническихъ
условій, по кото-
рымъ запасъ дол-
женъ быть приобрѣ-
таемъ?

начальникъ матеріальной службы сообщаетъ, что службы-потребительницы являются авторами техническихъ условій, по которымъ запасы должны быть приобрѣтаемы.

По вопросу 43

43. Какое участіе
принимаютъ службы
потребительницы въ

начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что на Екатерининской желѣзной дорогѣ установлено, какъ правило, чтобы начальники соответствующихъ службъ давали свои заключенія

выборъ образцовъ, при выборъ образцовъ. Доставленные на конкуренцію образцы по которымъ производятся заказы матеріаловъ или предметовъ? обыкновенно оплачиваются и поступаютъ въ магазины дороги, гдѣ и расходуются, кромѣ выбранныхъ экземпляровъ съ печатями, остающихся для руководства при приемкѣ.

По вопросу 44

44. Какое участіе принимаютъ службы матеріальной службы - потребительницы играютъ главную роль; потребительницы при приемкѣ производится по установленнымъ правиламъ, изложеннымъ въ представляемомъ Комиссіи сборникѣ (стр. 73).

Въ частности приемка угля ведется слѣдующимъ образомъ: въ концѣ мѣсяца, въ который производится поставка, собирается особая комиссія изъ представителей службъ тяги, матеріальной и контроля и ей докладывается, сколько угля, куда и отъ кого поступило. На основаніи этихъ данныхъ комиссія опредѣляетъ, гдѣ именно набрать пробы для химическаго анализа угля каждаго поставщика. Каждая проба набирается въ количествѣ 10 пудъ изъ 40 мѣстъ данной партіи угля. Это количество дробится и просѣивается черезъ грохотъ съ отверстіями $\frac{1}{2}$ ". Отсюда берется 1 пудъ, опять просѣивается черезъ сито съ отверстіями въ $\frac{1}{8}$ ", послѣ чего набирается 10 фунтовъ въ металлическій ящикъ, заключаемый въ другой деревянный; послѣдній прошивается проволокой, запломбировывается пломбами мѣстнаго начальника участка тяги или депо и смотрителя склада, а также печатью представителя контроля и отсылается въ лабораторію съ особымъ нарочнымъ первымъ отходящимъ пассажирскимъ поѣздомъ. Это происходитъ числа 3—5 новаго мѣсяца. Лабораторія, находящаяся въ вѣдѣніи службы тяги, по испытаніи, производящемся въ присутствіи представителя Государственнаго Контроля, составляетъ актъ, направляемый въ матеріальную службу. Если химическій анализъ угля, поставленнаго, напр. въ августѣ, дастъ удовлетворительные результаты, то начальникъ матеріальной службы распоряжается произвести за него расчетъ, но не ранѣе 15 сентября, чтобы успѣть получить свѣдѣнія о результатахъ ѣзды на этомъ углѣ на паровозѣ. Если же первая проба угля окажется неудовлетворительной, то дѣлается вторая; если и вторая проба опять дастъ неудовлетворительные результаты, то уголь бракуется и дѣло докладывается совѣту, для рѣшенія, принять ли уголь со скидкой или предложить поставщику убрать его изъ склада.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, чѣмъ гарантируется, что употребляемый для отопленія паровозовъ уголь дѣйствительно прошелъ черезъ лабораторію, начальникъ матеріальной службы объясняетъ, что при взятіи комиссіей пробы составляется актъ съ точнымъ указаніемъ времени и мѣста наборки.

Начальникъ службы тяги, подтверждая слова начальника ма-

матеріальной служби, добавляетъ, что въ актѣ точно указывается, изъ какихъ штабелей берется уголь и какому поставщику онъ принадлежитъ; при этомъ уголь набирается изъ разныхъ штабелей. Смотритель склада могъ бы, конечно, переставить надписи на штабеляхъ, но это было бы злоупотребленіе, на что нельзя рассчитывать.

На вопросъ Н. А. Маслова, какъ чаще бракуется уголь: по лабораторному испытанію или по испытанію пробными поѣздками, начальникъ матеріальной служби отвѣчаетъ, что чаще уголь бракуется на основаніи химическаго анализа.

Начальникъ служби тяги указываетъ, что въ существующихъ техническихъ условіяхъ на поставку угля точно указано, чего не должно быть въ углѣ, и потому химическій анализъ является весьма важнымъ тѣмъ болѣе, что хорошіе по теплопроизводительности угли зачастую приходится браковать послѣ химическаго анализа, что въ обратномъ порядкѣ случается рѣже; кромѣ того калориметрическіе опыты слѣдовало бы обставлять лабораторно, такъ какъ при пробныхъ поѣздкахъ на результаты пробы вліяютъ многія случайныя обстоятельство, а если бы произвести подобную пробу при постоянномъ котлѣ, то получились бы совершенно иные результаты.

Предсѣдатель подкомиссіи проситъ, если это представляется возможнымъ, дать справку, сколько изъ давнихъ хорошихъ результаты при химическомъ анализѣ углей забраковано при пробныхъ поѣздкахъ на паровозѣ.

Начальникъ служби тяги указываетъ, что браковкѣ подвергался уголь всегда, когда послѣ сожженія отъ 100 до 150 пуд. приходилось чистить топку, что свидѣтельствовало о слишкомъ значительномъ количествѣ шлака.

На вопросъ Д. И. Герценвица, часто ли опыты и анализъ даютъ противоположные результаты, начальникъ служби тяги отвѣчаетъ, что хотя такіе случаи нельзя опредѣлить, какъ частые, но все же сплошь да рядомъ они бываютъ; такъ напр., уголь изъ юпей Ауэрбаха выдержалъ нѣкоторыя лабораторныя пробы, но при примѣненіи его на паровозы давалъ массу (до 25%) отбросовъ и поэтому браковался.

В. А. Гаевскій, указывая на вредное значеніе вообще сѣры, додержимой въ углѣ, считаетъ, что такая разница, какъ 2% или 3,75%, значенія имѣть не можетъ; поэтому то обстоятельство, что приходится очень точно придерживатся высшаго предѣла содержанія сѣры, допускаемаго техническими условіями, вліяетъ только отрицательно, вызывая увеличеніе цѣны безъ пользы для цѣла.

Начальникъ служби тяги указываетъ, что на Екатерининскую желѣзную дорогу поступает преимущественно мелкій уголь, требующій до употребленія поливки его водой; между тѣмъ отъ

соединенія ея съ сѣрой получается сѣрная кислота, что вредно дѣйствуетъ на тендера и на топку; поэтому повышение допускаемаго % сѣры до 3,5 для Екатеринбургской желѣзной дороги принесетъ существенный ущербъ.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссiи, имѣются ли у сдающихъ уголь фирмъ, такъ называемые, сдатчики и насколько существованіе такой организаціи желательно, начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что сдатчики имѣются, но являются элементомъ совершенно нежелательнымъ.

Начальникъ службы тяги поясняетъ, что въ сдатчики обыкновенно идутъ желѣзнодорожные машинисты; они имѣютъ на дорогѣ связи и знакомства и несомнѣнно могутъ оказывать извѣстное вліяніе на приѣмку угля, несмотря на то, что приѣмка въ настоящее время обставляется весьма тщательно во всѣхъ стадіяхъ, начиная отъ набора и храненія пробъ.

На вопросъ Н. А. Маслова, наблюдались ли злоупотребленія на почвѣ приѣмки угля, начальникъ службы тяги указываетъ случай, когда сторожъ при лабораторіи замѣнялъ пробы.

Главный контролеръ добавляетъ, что подобные случаи бывають и съ смотрителями складовъ, одинъ изъ которыхъ былъ даже уволенъ.

Начальникъ службы тяги, не отрицая такого случая, вноситъ поправку, что преступленіе этого смотрителя склада не было доказано и онъ былъ уволенъ только по подозрѣнію.

Начальникъ службы пути докладываетъ, что службою пути заготавливаются камень, кирпичъ и известь. Въ приѣмкѣ лѣса участвуетъ специальный приѣмщикъ службы пути, шпалы и крупный лѣсъ принимаются комиссіей, состоящей изъ старшаго приѣмщика, завѣдывающаго шпалопропиточнымъ заводомъ и представителя Государственнаго Контроля; доски принимаются матеріальной службой, и если онѣ предназначаются для службы пути, то въ приѣмочной комиссіи участвуетъ и агентъ этой службы.

Начальникъ службы тяги указываетъ, что лѣсъ, предназначенный для службы тяги, принимается на мѣстѣ заготовки и, поступая затѣмъ въ мастерскія, принимается главнымъ образомъ количественно, а качественно только тогда, если при количественной приѣмкѣ замѣчаются какіе-либо дефекты.

Д. И. Герценвицъ проситъ объяснить, какія же практическія послѣдствія имѣетъ браковка въ мастерскихъ, разъ лѣсъ уже принятъ на мѣстѣ заготовки.

Начальникъ службы тяги объясняетъ, что въ настоящее время приѣмка лѣса производится лишь тогда, когда онъ доставленъ на станцію.

Начальникъ службы пути указываетъ, что всѣ заказы службы пути принимаются окончательно на станціи отправленія. При этомъ

приёмка кирпича, камня и извести, заготавливаемых службой, производится мѣстнымъ начальникомъ участка при участіи представителя Государственнаго Контроля.

Представитель отъ Министерства Финансовъ А. В. Ляшкевичъ указываетъ, что въ новыхъ нормальныхъ условіяхъ на поставки лѣсныхъ матеріаловъ сказано, что приёмка матеріаловъ на станціи отправления рѣшающаго значенія не имѣетъ, и что окончательная приёмка производится на станціи назначенія.

Главный контролеръ объясняетъ, что установленіемъ приёмки лѣса въ лѣсу предполагалось понизить существующія на линіи цѣны; въ этихъ приёмкахъ принималъ участіе и представитель отъ контроля; необходимо замѣтить, что, послѣ доставки, пегоднаго лѣса оказалось очень мало.

Начальникъ дороги указываетъ, что въ отношеніи пониженія цѣнъ сослужило большую службу привлеченіе къ поставкамъ отдѣльныхъ лицъ, поставившихъ лѣсъ съ сѣвера, хотя и при условіи приёмки лѣса на мѣстѣ его заготовки.

По вопросу 45

45. Какими правилами руководствуется при опредѣленіи запасовъ или предметовъ, вышедшихъ изъ употребленія и подлежащихъ устраненію изъ магазиновъ или складовъ? Сколько, на кого и на какую сумму негоднаго матеріала имѣется на дорогахъ? Какимъ самымъ удобнымъ способомъ можетъ быть произведена ликвидація ненужныхъ запасовъ и матеріаловъ? Начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что въ цѣляхъ опредѣленія запасовъ, вышедшихъ изъ употребленія, производятся періодическія провѣрки главныхъ складовъ, для чего составляются списки нерасходуемыхъ или мало расходуемыхъ матеріаловъ и по этимъ спискамъ особая коммиссія пересматриваетъ матеріалы и выясняютъ причины, почему они не требуются. Что касается малыхъ участковыхъ складовъ, то разъ матеріаль тамъ залеживается, его сейчасъ же отсылаютъ въ Екатеринбургскій или Нижне-Днѣпровскій главный складъ. Для перваго въ настоящее время составляется указанная въ доводѣ нерасходуемыхъ матеріаловъ и предметовъ, для пересмотра ихъ коммиссией. По Нижне-Днѣпровскому складу такой пересмотръ на дняхъ законченъ; копія въ доводѣ пересмотра представляется подкоммиссін. Что касается вопроса о ликвидаціи матеріаловъ, пришедшихъ въ негодность, то таковыя обращаются въ ломъ, а соответствующія суммы списываются со счета матеріаловъ на убыль.

По вопросу 46

46. Какія игры принимаются въ случаяхъ, если, по высшей стоимости закупить или предметовъ, службы потребности избѣ- Начальникъ матеріальной службы замѣчаетъ, что указанныхъ въ вопросѣ случаевъ съ матеріалами быть не можетъ, такъ какъ матеріальная служба другого матеріала не даетъ, сама служба купить его не имѣетъ права. Начальникъ службы пути сообщаетъ, что въ большинствѣ случаевъ служба пути отъ такого порядка не страдаетъ.

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

Начальникъ службы тяги указываетъ, что случаевъ, когда бы служба тяги отказалась взять тотъ или другой матеріаль вслѣдствіе его высокой цѣны, не было. Что же касается запасныхъ частей, которыя самъ начальникъ мастерскихъ можетъ сдѣлать дешевле, то разумѣется, не желательно брать ихъ по болѣе дорогой цѣнѣ только потому, что онѣ нѣсколько лѣтъ тому назадъ куплены по такой и притомъ слишкомъ дорогой цѣнѣ.

Предсѣдатель подкомиссіи указываетъ, что если въ такомъ случаѣ служба потребительница и можетъ приобрести матеріаль дешевле, то вѣдь раньше матеріальной службой онѣ все равно приобрѣтены и, если не будетъ употребленъ, его придется продать за безцѣнокъ.

На возраженіе начальника службы тяги, что разрѣшенные службамъ въ очень ограниченномъ масштабѣ кредиты заставляютъ дѣйствовать, имѣя въ виду интересы только данной службы, Предсѣдатель подкомиссіи замѣчаетъ, что въ данномъ случаѣ казалось бы болѣе правильнымъ, чтобы служба потребительница платила по существующимъ цѣнамъ, а сдѣланная матеріальной службой переплата относилась на счетъ матеріальной службы.

Начальникъ службы тяги указываетъ, что по положенію ломъ, напримѣръ, долженъ полностью даромъ сдаваться въ матеріальную службу; если же онѣ требуется службѣ для какихъ нибудь передѣлокъ, то служба получаетъ его обратно уже за деньги; такое положеніе также ненормально и въ настоящее время служба сдаетъ фактически только ломъ, остающійся уже послѣ всякихъ передѣлокъ, т. е. то, что ей совершенно не нужно.

Начальникъ службы пути замѣчаетъ, что службой пути ломъ сдается по номенклатурной цѣнѣ; при этомъ однако съ кредитовъ службы онѣ не списывается.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, какимъ образомъ ликвидируется ломъ, начальникъ матеріальной службы сообщаетъ, что ломъ металловъ по постановленію совѣта уже нѣсколько лѣтъ продается только на заводы въ передѣлку, частнымъ же лицамъ не продается, дабы не создавать обстановки, удобной для воровства.

По второй части вопроса 46 начальникъ матеріальной службы заявляетъ, что особаго загроможденія магазиновъ и складовъ храненіемъ ненужныхъ предметовъ и запасовъ не замѣчается.

По вопросу 47

47. Какимъ образомъ переводятся матеріалы изъ одной категоріи въ другую (напримѣръ: цѣль-

начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда берется часть какого-либо цѣлаго предмета, то дѣлается соотвѣтствующая переоцѣнка; когда же предметъ поступаетъ въ ломъ, то стоимость его списывается на убыль.

Начальник службы пути добавляет, что старья шпалы по особой вѣдомости переводятся по фактурамъ въ матеріальную службу. Старья шпалы употребляются или на топливо (до 300.000 штукъ ежегодно) или на нѣкоторыя постройки, при чемъ онѣ сносятся тогда въ расходъ по номенклатурной цѣнѣ 5 коп. за штуку.

По вопросу 48

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

Начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что главныхъ складовъ на Екатерининской желѣзной дорогѣ имѣется 4: въ Екатеринославѣ, Нижне-Днѣпровскѣ, Александровскѣ и Луганскѣ; кромѣ того имѣются участковые склады. Во главѣ складовъ стоятъ смотрители, имѣющіе иногда помощниковъ. Остальной штатъ составляютъ приходорасходчики, раздатчики, счетоводы, конторщики и сторожа; приходорасходчикамъ поручаются отдѣлы склада по роду матеріаловъ. Раздѣленіе склада на отдѣлы по службамъ потребительницамъ не практикуется. Для храненія бланковъ имѣется особый центральный складъ въ Екатеринославѣ. По линии матеріалы развозятся поѣздными раздатчиками 3 раза въ мѣсяць.

Начальникъ службы тяги указываетъ, что участковыхъ складовъ матеріальной службы меньше, чѣмъ депо; поэтому службѣ тяги приходится имѣть свои небольшіе склады; кромѣ того имѣются кладовки у начальниковъ депо и тамъ, гдѣ есть склады матеріальной службы, для храненія мелкихъ запасныхъ частей.

Находящійся въ такихъ кладовыхъ матеріалъ уже считается израсходованнымъ.

Начальникъ службы пути заявляетъ, что во ввѣренной ему службѣ кладовыя имѣются, но со введеніемъ новаго порядка счетоводства предположено ихъ уничтожить; будетъ только запасъ верхняго строенія и шпаль.

По вопросамъ 49 и 50

49. Какія мѣры принимаются для охраны и правильнаго расходванія казначнаго имущества? Начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что охрана складовъ лежитъ на отвѣтственности смотрителей и въ прямомъ смыслѣ осуществляется чрезъ особыхъ сторожей, снабженныхъ контрольными часами. Периодически склады провѣряются, при чемъ детальная провѣрка главныхъ складовъ производится каждые 2 года, а складовъ топлива—ежегодно.

50. Какія правила принимаются для провѣрки цѣлости и сохранности магазиннаго имущества? Особенно должно выяснитъ мѣры къ Что касается расходванія матеріаловъ, то въ этомъ отношеніи служба точно придерживается существующихъ правилъ, инструкцій и циркуляровъ, представленныхъ Комиссіи особо. (См. правила о порядкѣ требованія, отпуска, фактурованія матеріаловъ изъ складовъ службамъ-потребительницамъ, правила о порядкѣ

охраненію запасовъ учета матеріаловъ по номенклатурнымъ цѣнамъ, инструкціи ревизорамъ матеріальной службы, смотрителямъ главныхъ и участковыхъ складовъ, приходорасходчикамъ или раздатчикамъ, старшимъ угольщикамъ и сторожамъ. Сборникъ распоряженій матеріальной службы Екатеринбургской желѣзной дороги стр. 110, 124, 341, 364, 372, 375 и 377).

Мѣры къ сохраненію запасовъ каменнаго угля отъ самовозгорания заключаются въ томъ, что штабели каменнаго угля кладутся не выше 0,75 саж. Для наблюденія за согрѣваніемъ угля въ штабеля вставляются желѣзные прутья, по которымъ можно замѣтить, когда уголь начнетъ нагрѣваться; въ случаѣ замѣченнаго нагрѣванія, въ штабеляхъ для охлажденія роятся траншеи, а если уголь уже окончательно принятъ, то онъ выгнъ очереди пускается въ расходъ.

По вопросу 51

51. Какія принимаются мѣры для удешевленія цѣнъ заготовки дѣлаются по конкуренціямъ. Если на конкуренціи цѣны заявлены высокія, то управленіе вступаетъ въ переговоры съ конкурентами о пониженіи цѣнъ или же вызываетъ новую конкуренцію.

Что касается перевозки матеріаловъ, то провозъ по чужимъ дорогамъ считается по коммерческому тарифу и стоимость ея причисляется къ цѣнѣ матеріала, по которой послѣдній фактурируется службамъ-потребительницамъ, провозъ же по своей дорогѣ исчисляется по служебному тарифу и къ цѣнѣ матеріала не прибавляется, но сносится на стд. IX смѣты; служебный тарифъ принимается въ $\frac{1}{150}$ коп. съ пуда и версты.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, какъ перевозятся дрова для служащихъ, начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что при продажѣ дровъ служащимъ къ заготовительной цѣнѣ ихъ прибавляется стоимость перевозки дровъ по служебному тарифу по своей дорогѣ изъ резервныхъ въ расходныя склады. Поэтому хотя количество дровъ, какое можетъ быть предано служащему установлено одинаковое по всей дорогѣ и опредѣляется размѣромъ получаемаго содержанія, но продажная цѣна дровъ на каждомъ участкѣ своя.

службамъ на соответствующія надобности? Какой принимается на дорогѣ служебный тарифъ?

По вопросу 52

52. Какими способами удовлетворяются предусмотрѣнныхъ вопросовъ, матеріаль пріобрѣтается въ сл

требованиямъ необходимомъ количествѣ наличною покупкою или материальною службою или непосредственно службами потребителями, которымъ разрѣшаются покупки на сумму не свыше 100 рублей, но при условіи представленія удостовѣренія, что купленного ими матеріала на складѣ не имѣется.

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

По вопросу 53

53. Какіе материалы и запасы заготовляются и приобретаются службами потребителями помимо материальной службы? (способы этого приобретения?)

Начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что постановленіемъ совѣта опредѣлено, что именно можетъ быть приобретаемо и заготовляемо службами-потребителями помимо матеріальной службы (сборн. расп. матеріальной службы Екатеринбургской желѣзной дороги стр. 47). При этомъ начальникъ службы тяги заявляетъ, что службами потребителями способы приобретения практикуются тѣ же, что и матеріальною службою, и особыхъ затрудненій не представляютъ.

По вопросу 54

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

Начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что номенклатура только что пересмотрѣна и переработана и въ скоромъ времени будетъ напечатана; въ пересмотрѣнной номенклатурѣ наименованій до 8.000.

По вопросу 55

55. Номенклатурная цѣны. Выгоды и невыгоды ихъ изменения. Желательныя измѣненія. Число подраздѣленій номенклатуръ по различнымъ службамъ и отдѣлу.

Начальникъ матеріальной службы сообщаетъ, что номенклатурныя цѣны составляются въ концѣ каждаго года; установленіе номенклатурныхъ цѣнъ даетъ прибыль матеріальной службѣ около 0,2% (за 1908 годъ 0,27%). Выгода установленія номенклатурныхъ цѣнъ та, что каждый производитель работы заранее знаетъ, во что ему обойдется матеріалъ на работу. По службамъ матеріалы не дѣлятся.

Начальникъ службы пути добавляетъ, что при установлен-

ныхъ номенклатурныхъ цѣнахъ получается та выгода, что является возможность своевременно составить матеріальный отчетъ, такъ какъ цѣны матеріаловъ заранѣе извѣстны.

По вопросу 56

56. Личный составъ службы, его комплектованіе и вознагражденіе. начальникъ матеріальной службы докладываетъ, что вознагражденіе служащихъ въ матеріальной службѣ колеблется отъ 3 до 500 рублей одному агенту въ мѣсяць, причемъ 500 рублей получаетъ начальникъ службы; подробное распредѣленіе окладовъ показано въ прилагаемой къ отчету вѣдомости № 6 штатнаго содержанія. Низшіе служащіе въ матеріальную службу набираются откуда придется, причемъ на высшія должности назначаются съ низшихъ въ зависимости отъ заслугъ. Изъ старшихъ служащихъ въ управленіи состоятъ 2 помощника начальника службы, 5 ревизоровъ, 5 дѣлопроизводителей и 2 помощника дѣлопроизводителя.

По вопросу 57

57. Выяснить, представляется ли необходимымъ содержать особую матеріальную службу. Заключение по этому вопросу управленія дороги. начальникъ матеріальной службы высказываетъ, что при существующемъ положеніи трудно себѣ представить, какъ службы потребительницы могутъ обойтись безъ матеріальной службы, говоря уже о такихъ неудобствахъ, какъ напримѣръ то, что при отсутствіи матеріальной службы каждая служба должна имѣть свои склады и, слѣдовательно, на одной станціи можетъ оказаться нѣсколько складовъ съ одними и тѣми же матеріалами.

Начальникъ дороги считаетъ, что при нынѣшней организаціи управленія дороги безъ матеріальной службы заготовка и храненіе матеріаловъ несомнѣнно усложнились бы, хотя отсутствіе цѣлой службы дало бы экономію; при этомъ однако нужно имѣть въ виду, что замѣна матеріальной службы магазинной, какъ это сдѣлано на Владикавказской желѣзной дорогѣ, экономіи не дала бы: въ сущности здѣсь имѣть мѣсто только замѣна названія, такъ какъ, напр., на Екатерининской дорогѣ, да и на другихъ дорогахъ, гдѣ существуетъ матеріальная служба, начальники службъ потребительницъ принимаютъ самое широкое участіе въ заготовкахъ. Что касается расхода матеріаловъ, то безъ матеріальной службы онъ, вѣроятно, увеличился бы, такъ какъ не было бы внутренняго контроля.

Начальникъ службы пути считаетъ, что если бы вмѣсто матеріальной службы существовала бы служба магазинная, то дѣла заготовки всецѣло перешло бы къ начальнику соответствующей службы, а магазинная служба являлась бы только хранительницей; тогда начальникъ службы отвѣчалъ бы за приобретенныя имъ самимъ матеріалы и слѣдилъ бы за ними, а въ настоящее

время онъ является отвѣтственнымъ за чужое пріобрѣтеніе; необходимо замѣтить, что рельсы, шпалы, скрѣпленія и круглый лѣсъ и въ настоящее время хранить служба пути.

Начальникъ службы тяги считаетъ, что заготовку матеріаловъ, потребныхъ для службы тяги, слѣдовало бы ей и предоставить, храненіе же этихъ матеріаловъ можно поручить кому угодно, ибо это роли не играетъ; руководя всѣми заготовками, служба потребительница можетъ хозяйственнѣе распорядиться заготовкой, зная весь ходъ расхода по каждой заготовкѣ за прошлые годы. Для службы тяги особенно важнымъ является вопросъ о запасныхъ частяхъ, такъ какъ при всякихъ перемѣнахъ и переводахъ состава изъ участка въ участокъ, въ настоящее время слишкомъ замѣтно отражается на дѣлѣ неподвижность складовъ. Всѣ эти соображенія говорятъ не столько за уничтоженіе матеріальной службы, сколько за реформированіе ея съ цѣлью создать службу съ исключительной задачей храненія запасовъ; въ этомъ еще болѣе убѣждаетъ то обстоятельство, что при настоящемъ положеніи въ службѣ пути, напримѣръ, существуетъ особый отдѣлъ по заказамъ.

Начальникъ дороги указываетъ, что какъ бы ни былъ рѣшенъ данный вопросъ, чрезвычайно важно, чтобы матеріальная служба не дѣйствовала бы въ дѣлѣ заказовъ самостоятельно, а руководствовалась бы указаніями службъ-потребительницъ, которыя и должны быть точно освѣдомлены объ имѣющихся въ складахъ запасахъ, давать по возможности точныя свѣдѣнія о количествѣ матеріаловъ, подлежащихъ заготовкѣ, и принимать самое горячее участіе въ освидѣтельствованіи и пріемкѣ поступающихъ въ склады матеріаловъ.

Г. Служба пути.

По вопросу 58

58. Соответству- начальникъ сл. пути Н. Д. Хмѣлевскій докладываетъ, что въ распре-
 вить ли скорости дви- дѣленіи типовъ верхняго строенія по участкамъ дороги служба пути
 жинія: вѣсь рельсъ, руководствовалась прежде всего указаніями Управленія желѣз-
 диаметръ шпаль, ныхъ дорогъ, изложенными въ особыхъ таблицахъ, гдѣ опредѣ-
 количество и количе- лено, какіе типы рельсъ допускаютъ движеніе паровозовъ съ опре-
 вѣсь балласта? Рас. дѣленной нагрузкой на ось и опредѣленной скоростью; согласно
 распределение типовъ дѣленной этой таблицы, на участкѣ Верховцево-Чаплино, гдѣ
 верхняго строенія даннымъ были назначены въ движеніе паровозы типа $\frac{1}{5}$,
 на участкамъ дороги. прежде всего были перекладывались и замѣнялись болѣе тяжелыми: въ $28\frac{2}{3}$,
 рельсы $24\frac{1}{3}$ и 24 фунта въ пог. футѣ. Но такъ какъ имѣющіеся на до-
 рогахъ паровозы этого типа пришлось распределить и на другіе
 участки, то и на нихъ приходится замѣнять рельсы болѣе
 тяжелыми. Такъ, напримѣръ, на участкѣ Иловайская-Ростовъ

пришлось снять рельсы типа $22\frac{1}{2}$ фунта позднѣйшихъ укладокъ съ тѣмъ, чтобы часть ихъ употребить на смѣну участка Попасная-Купянскъ, гдѣ уложены рельсы 20 фун. и $21\frac{2}{3}$ фунта старые. Рельсы типа $28\frac{2}{3}$ фун. предполагено укладывать лишь на тѣхъ участкахъ, гдѣ слѣдуютъ курьерскіе поѣзда, на остальныхъ же $24\frac{2}{3}$ фун.; но на текущій годъ Екатерининской дорогѣ даны рельсы $28\frac{2}{3}$ фун. въ количествѣ 265 верстъ, которые всѣ пойдутъ на смѣну на участкѣ Пятихатки-Ясиноватая и Иловайская-Ростовъ.

На участкѣ Чаплино-Бердянскъ были уложены рельсы 18 фунтовые, которые нынѣ перекладываются, причѣмъ до ст. Пологи уже переложены частью изъ тѣхъ 12 вер. гарантійныхъ рельсъ типа $22\frac{1}{2}$ фун., которые вернулъ Брянскій заводъ, а частью изъ снятыхъ такого же типа съ главнаго пути при замѣнѣ тамъ рельсами болѣе тяжелаго типа.

Въ настоящее время, по особому ходатайству управленія дороги, разрѣшено пускать тяжелые паровозы по рельсамъ типа $22\frac{1}{2}$ фунта, но при непремѣнномъ условіи, чтобы предѣльная скорость не превосходила 35 вер., что дастъ возможность эксплуатировать паровозы типа $\frac{4}{5}$ на многихъ участкахъ.

Предсѣдатель Харьковскаго порайоннаго комитета В. А. Гаевскій считаетъ, что десятиколесные паровозы типа $\frac{4}{5}$ или такъ называемые Китайской жел. дор. должны улучшать эксплуатацію дороги вообще, а такой, какъ Екатерининская въ особенности, такъ какъ эта дорога имѣетъ много тяжелаго груза. То обстоятельство, что до настоящаго времени Екатерининская жел. дор. не можетъ достаточно хорошо использовать эти паровозы, объясняется тѣмъ, что паровозы эти были присланы на дорогу положительно внезапно и на дорогѣ не знали даже, какъ съ ними нужно обращаться. Между тѣмъ Екатерининскую дорогу всю необходимо приспособить подъ большіе паровозы и слѣдовало бы даже перейти на одинъ ихъ типъ, рассматривая съ этой точки зрѣнія производящуюся замѣну рельсъ на $22\frac{1}{2}$ фун., какъ на примѣръ, на Бердянской вѣтви, слѣдуетъ признать ее не цѣлесообразной, такъ какъ при введеніи всѣхъ тяжелыхъ паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ опять придется переходить къ рельсамъ болѣе тяжелымъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, сколько паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ работаетъ въ настоящее время на Екатерининской дорогѣ, начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что на дорогу прислано 341 паровозъ, изъ которыхъ 40 сдано другимъ дорогамъ и 82 стоятъ въ запасѣ.

Начальникъ сл. тяги указываетъ, что паровозы типа $\frac{4}{5}$ дороже нормальныхъ и потому добавочный расходъ на нихъ долженъ быть оправданъ, а между тѣмъ использовать ихъ съ выгодой на всѣхъ участкахъ нельзя, такъ какъ на нѣкоторыхъ изъ нихъ

характеръ работы—маневровый, при каковой работѣ эксплуатация этихъ паровозовъ невыгодна.

Предсѣдатель подкомиссіи просить сообщить, были ли въ капитальномъ ремонтѣ паровозы Китайской жел. дор. и какова разни́ца стоимости ремонта, если эта разни́ца оказалась.

Начальникъ тяги докладываетъ, что на Екатерининскую дорогу поступило 10 паровозовъ типа Восточно-Китайской дороги, такъ называемая серія Я; остальные же 331 лишь построены по типу тяжелыхъ паровозовъ Китайской жел. дор., но съ нѣкоторыми измѣненіями, хотя котель и паропроизводительность паровоза—тѣ же. Изъ 10 Китайскихъ паровозовъ въ ремонты были 4.

Слѣдуетъ замѣтить, что обслуживание перевозокъ болѣе мощными паровозами выгоднѣе, но нужно принимать во вниманіе и другія обстоятельства, а именно: вѣсъ паровоза типа $\frac{4}{5}$ на 40% болѣе вѣса нормального паровоза, инвентарная стоимость также выше на 37%, эксплуатируемая же сила тяги болѣе на 22%; ремонтъ дороже $\frac{9}{10}$ на 20, такъ какъ при средней стоимости капитальнаго ремонта нормального паровоза около 5.500 руб., паровозы серіи Я обошлись около 6.600 руб. Кромѣ того при плохой водѣ Екатерининской жел. дор. паровозы эти имѣютъ ту отрицательную сторону, что число дымогарныхъ трубъ тонки у нихъ 270, тогда какъ у паровозовъ нормального типа—190. Что касается расхода угля, то при расходѣ нормального паровоза въ 123 пуд. на сто паровозо-версть, тяжелый паровозъ расходуетъ 150 пуд.; конечно, здѣсь слѣдуетъ принять во вниманіе несовершенство измѣрителя, но все же съ достовѣрностью можно сказать, что для V отдѣла Екатерининской жел. дор. тяжелые паровозы безусловно невыгодны. Въ 1908 году произведены опытыя изслѣдованія, обставленные научно для сравненія работы паровозовъ нормального типа 1901 года и паровозовъ $\frac{4}{5}$, но работа эта еще не окончена, а труды инженера Ломоносова по данному вопросу еще не напечатаны. Необходимо, конечно, принять въ соображеніе, что паровозы типа $\frac{4}{5}$ могутъ развивать болѣе большую скорость, а именно 55 вер. и эта скорость можетъ дать выгоды, которыхъ, однако, при допущеніи скорости въ 35 вер., получить нельзя.

В. А. Гаевскій указываетъ, что опытъ эксплуатации тяжелыхъ паровозовъ на частныхъ жел. дорогахъ далъ превосходные результаты. При этомъ дѣйствіе ихъ на путь очень благоприятно, въ особенности по сравненію ихъ съ паровозами—компаунды; поэтому, казалось бы, ихъ можно свободно пустить по сравнительно легкимъ рельсамъ.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что если заходить вопросъ о необходимости второго пути, вслѣдствіе израсходования всей пропускной способности, то вѣроятно выгоднѣе ввести тяжелые паровозы, чѣмъ строить 2-й путь; но нельзя упускать изъ виду,

что при маневровомъ характерѣ работы, когда преобладаютъ стоянки, эти паровозы очень невыгодны. вмѣстѣ съ тѣмъ начальникъ дороги полагаетъ, что хотя расходы на измѣритель (поѣздо и паровозо-версты) по нѣкоторымъ очереднымъ номерамъ V-го отдѣла при обслуживаніи дороги паровозами типа $\frac{1}{2}$ и возрастуть, но общіе расходы по другимъ номерамъ, зависящимъ и даже мало зависящимъ отъ движенія, уменьшатся, почему слѣдуетъ ожидать, что полный расходъ на пудо-версту сократится.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, удовлетворяетъ ли состояніе мостовъ условіямъ пропуска тяжелыхъ паровозовъ, начальникъ сл. пути докладываетъ, что хотя мосты работаютъ по расчету съ нѣкоторымъ перенапряженіемъ, однако испытанія дали удовлетворительные результаты и тѣмъ не менѣе дорога внесла въ смѣту усиленіе мостовъ.

Переходя къ дальнѣйшему обсужденію вопроса 58, начальникъ сл. пути указываетъ, что послѣ долгой службы масса рельсъ особенно типа $21\frac{2}{3}$ фун. лопается; поэтому предполагается въ 1910 году испросить 175 верствъ рельсъ, чтобы, путемъ обмѣна на главныхъ линіяхъ, по возможности смѣнить всѣ опасные участки.

Размѣры и качество шпаль преподаны нормами, установленными для главныхъ и второстепенныхъ путей; при этомъ на Екатерининской жел. дор. на участкахъ слѣдованія курьерскихъ поѣздовъ—Пятихатки-Ростовъ и Никитовка-Ростовъ примѣняются исключительно типы шпаль №№ 1 и 2 съ краснымъ клеймомъ; на остальныхъ же участкахъ типы №№ 3 и 4, соответственно чему производятся и заказы.

Что касается балласта, то на Екатерининской жел. дор. мало карьеровъ и по составу балластъ крайне плохой, такъ какъ въ немъ содержится до 35% глины. Балластный слой слишкомъ тонокъ—доходитъ до 10 сотокъ, и почти сплошь не превосходитъ 14—15 сотокъ; вслѣдствіе легкой выдуваемости ремонтныя нормы балласта—4 куб. саж. на версту одиночнаго пути и 6 куб. саж. на версту двойнаго—совершенно недостаточны, и дорога исходатайствовала 5,50 и 9,00 куб. саж. на версту; въ послѣднее время дорога беретъ по 10.000 куб. саж. въ годъ отбросовъ съ копей Ауэрбаха, платя по 4 руб. 50 коп. за куб. сажень съ нагрузкой и получая отличнаго качества балластъ, но по истощеніи его у Ауэрбаха (договоръ на 5 лѣтъ по 1911 г.) придется удѣлнить серьезное вниманіе вопросу о замѣнѣ балласта мѣстнымъ щебнемъ, для чего явится необходимость установить дробилку для его приготовления изъ мѣстнаго камня. Нужно еще замѣтить, что въ небольшомъ количествѣ въ качествѣ балласта примѣняется ракушка; но она легко перетирается и при развозкѣ на далекое разстояніе этого рода балластъ, при хорошемъ качествѣ, обходится однако дорого, и на Екатерининской дорогѣ такого балласта очень мало.

Переходя къ вопросу 59,

59. Выясненіе способа приобрѣтенія и хранения балласта и его переработки. Распределеіе карьеровъ по районамъ. Способъ производства работъ по балластировкѣ. Включается ли стоимость пользованія подвижнымъ составомъ въ цѣну балласта?

начальникъ службы пути сообщаетъ, что на Екатерининской же лѣзной дорогѣ есть отчужденные карьеры и арендуемые. Плат за балластъ въ настоящее время не превосходитъ 60 коп. за куб саж., но еще нѣсколько времени тому назадъ дорога платила по 1 руб. 10 коп.

На вопросъ Н. А. Маслова о способѣ учета вывозки балласта начальникъ службы пути отвѣчаетъ, что количество вывозки учитывается повагонно; раньше каждый вагонъ подсчитывался по отмѣткамъ начальникомъ участка, но такой порядокъ слишкомъ сложенъ; въ учетѣ принимаетъ участіе и Государственный Контроль.

Д. И. Герценвицъ спрашиваетъ, отчего подсчетъ производится не по профилямъ.

Начальникъ дороги объясняетъ, что, такъ какъ вывозка производится въ небольшомъ количествѣ изъ cadaго карьера, то объемы по профилямъ были бы затруднительны и менѣе точны чѣмъ по вагонамъ.

Начальникъ службы пути, переходя къ вопросу объ использовании подвижного состава при вывозкѣ балласта, докладываетъ что въ настоящее время для 900 пудовыхъ вагоновъ опредѣляется объемъ, соответствующій полной нагрузкѣ такого вагона и на немъ дѣлается отмѣтка, до которой онъ и грузится; такимъ образомъ перевозятся составы полногрузные; что касается стоимости перевозки, то она не включается въ стоимость балласта куда, однако, входитъ стоимость всѣхъ приспособленій для перевозки.

По вопросу 60

60. Скрѣпленіе рельсовъ между собою и со шпалами.

начальникъ службы пути докладываетъ, что примѣняемая скрѣпленія зависятъ отъ типа рельсовъ.

На вопросъ Н. А. Маслова, чѣмъ прикрѣпляются рельсы къ дубовымъ шпаламъ, начальникъ службы пути отвѣчаетъ, что и къ дубовымъ шпаламъ рельсы прикрѣпляются въ обычныхъ случаяхъ костылями съ предварительнымъ просверливаніемъ шпалъ; подкладки на дубовыя шпалы подъ старые типы рельсовъ сплошь не кладутся, подъ новые же кладутся горизонтальныя подкладки на зарубкахъ.

По вопросу 61

61. Стоимость подрѣзанія пути при высадкѣ легкихъ и тяжелыхъ вагоновъ.

начальникъ службы пути заявляетъ, что точныхъ данныхъ дорога не имѣетъ; но слѣдуетъ думать, что при тяжелыхъ рельсахъ ремонтъ дешевле, такъ какъ сокращаются исправленія, угонка рельсовъ и т. д.

года и невыгода въ
содержаніи пути, по-
лученная послѣ вве-
денія тяжелыхъ рель-
совъ

На вопросъ Д. И. Герценвица, для какого типа рельсъ пред-
назначаются новыя скрѣпленія (1.100 пудовъ на версту), началь-
никъ службы пути сообщаетъ, что такія скрѣпленія примѣняются
при укладкѣ рельсъ тяжелѣе $24\frac{1}{3}$ и $28\frac{2}{3}$ фунтовъ въ пог. футѣ
и указываетъ, что при $22\frac{1}{2}$ фунтовыхъ рельсахъ замѣтна силь-
ная угонка ихъ, причемъ очень перетираются костыли, особенно
портятся стыковые костыли и шпунты накладокъ.

По вопросу 62

62. Система смѣ-
ны шпаль.

начальникъ службы пути докладываетъ, что къ дубовымъ шпа-
ламъ обыкновенно примѣняется одиночная смѣна; при со-
новыхъ шпалахъ примѣняется и одиночная, и сплошная;
раньше примѣнялась сплошная смѣна, затѣмъ перешли на оди-
ночную и, наконецъ, при увеличеніи движенія и при введеніи
на линіи скорыхъ поѣздовъ вернулись вновь къ сплошной смѣнѣ
на болѣе дѣятельныхъ участкахъ дороги, такъ какъ одиночная
смѣна, особенно при плохомъ балластѣ очень разстраиваетъ
путь; кромѣ того, на нѣкоторыхъ участкахъ сплошная смѣна за-
виситъ отъ осмотра пути; если при осмотрѣ обнаруживается, что
негодныхъ шпаль 50% или больше, то производится сплошная
смѣна.

63. Приобрѣтеніе
шпаль.

На вопросъ Д. И. Герценвица, не представляется ли болѣе
удобнымъ перейти къ смѣнѣ по сотенной, начальникъ службы
пути, не высказываясь положительно, находитъ, что это вполне
возможно и добавляетъ, что очень стѣсняетъ дорогу столь точное
установленіе размѣровъ шпаль, тогда какъ желательнее выбрать
годныхъ размѣровъ предоставить начальнику дороги.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи (63), какимъ образомъ
производится приобрѣтеніе шпаль, начальникъ матеріальной
службы докладываетъ, что шпалы для Екатерининской желѣзной
дороги заготавливаются особой комиссіей по заготовкѣ шпаль
заготавливающей и для Южныхъ желѣзныхъ дорогъ.

По вопросу 64

64. Вліяніе каче-
ства размѣровъ и
формы шпаль на
стоимость содержа-
нія пути.

начальникъ службы пути докладываетъ, что научныхъ опытовъ
предусматриваемыхъ вопросомъ, произведено не было; пробы ж
металлическихъ шпаль на продольныхъ лежняхъ, которые были
уложены на Мариупольскомъ участкѣ до 6 верстъ, были не-
удачны, такъ какъ они по своему типу оказались слабыми для
движенія тяжелыхъ паровозовъ, почему ихъ и пришлось снять

По вопросу 65

65. Пропитка
шпаль, способъ и

начальникъ службы пути сообщаетъ, что пропитка шпаль
производится на принадлежащемъ дорогѣ шпалопропиточномъ

матеріал пропитки, заводъ при ст. Кайдаки, работающѣмъ 3-мя цилиндрами; заводъ выпускаетъ до 800.000 шпаль въ годъ, при работѣ днемъ и ночью; работаютъ мѣсячные рабочіе артелью по выработаннымъ нормамъ. Пропитка производится растворомъ хлористаго цинка, получаемымъ на заводѣ же, и обходится 21—23 коп. за штуку.

На вопросъ Н. А. Маслова, почему не примѣняется уже готовый растворъ, начальникъ службы пути отвѣчаетъ, что изготовленіе раствора на заводѣ выгоднѣе, такъ какъ стоимость готоваго раствора, предлагаемаго химическими заводами, оказалась выше той, за которую можно изготовить растворъ на заводѣ.

Операция пропитки шпаль на заводѣ производится слѣдующимъ образомъ: шпалы сначала провариваются, потомъ производится вакуумъ, а затѣмъ пропитываются растворомъ крѣпостью 3% (до 1902 года крѣпость примѣнявшагося раствора была 2¹/₂%). Время каждой операциіи около 1 часа, причемъ наблюдается, чтобы на каждую шпалу пошло бы не менѣе 1 куб. ф. раствора.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, давно ли функционируетъ на дорогѣ шпалопрпиточный заводъ, начальникъ службы пути докладываетъ, что заводъ существуетъ съ 1883 года.

На вопросъ же Предсѣдателя о срокѣ годности пропитанныхъ шпаль, начальникъ службы пути сообщаетъ, что пропитанныя шпалы лежатъ до 7¹/₂ лѣтъ и въ этотъ срокъ изнашиваются главнымъ образомъ механически, а не гниютъ.

По вопросу 66

66. Выясненіе условий содержанія путей, которыя позволили бы, по возможности, рѣже ремонтировать путь. Начальникъ службы пути докладываетъ, что, какъ уже сообщалось, точныхъ данныхъ по этому вопросу дать нельзя; однако слѣдуетъ думать, что при щебеночномъ балластѣ и рельсахъ тяжелаго типа ремонтъ пути сократился бы. На указаніе Предсѣдателя подкомиссіи, что расходы по ремонту пути за послѣдніе годы вообще и особенно по Екатеринбургской желѣзной дорогѣ сильно возрасли, начальникъ службы пути объясняетъ, что на Екатеринбургской желѣзной дорогѣ производство ремонта очень затруднено интенсивностью движенія, вслѣдствіе чего приходится держать лишнихъ рабочихъ, отчего работа, по необходимости, часто является непроизводительной. При представленіи смѣты 1909 года въ Государственную Думу дорога считала по 0,75 человѣкъ на версту на ремонтъ пути; Государственная Дума дала 0,68 человѣкъ, что при громадномъ движеніи на Екатеринбургской желѣзной дорогѣ чрезмѣрно мало; кромѣ того для Екатеринбургской дороги при интенсивной работѣ почти всѣхъ станцій, производящихъ постоянные маневры, 3 версты станціонныхъ путей считать по ремонту за 1 версту главнаго—тоже очень много; кромѣ того за послѣднія 5 лѣтъ цѣна на рабочія руки очень поднялась.

Начальникъ дороги считаетъ, что съ улучшеніемъ балласта и усиленіемъ верхняго строенія строенія содержаніе пути несомнѣнно удешевится.

По вопросу 67

67. Способы борьбы съ пучинами, примѣненіе ихъ на дорогѣ; протяженіе пучинистыхъ участковъ. начальникъ службы пути докладываетъ, что вообще говоря, на Екатерининской желѣзной дорогѣ пучинъ нѣтъ; онѣ, правда, бываютъ на незначительныхъ участкахъ вслѣдствіе недостаточности балласта, но и это бываетъ рѣдко и въ размѣрахъ, не имѣющихъ сколько нибудь серьезнаго значенія.

По вопросу 68

68. Способы предохраненія пути отъ снѣжныхъ заносовъ. Выгода и невыгода снѣгоочистителей. Экономическія данныя о работѣ снѣгоочистителей разныхъ системъ, примѣнявшихся на дорогѣ. начальникъ службы пути докладываетъ, что на борьбу со снѣгомъ въ послѣдній годъ Екатерининская желѣзная дорога произвела громадныя расходы; при этомъ примѣнялись различные способы борьбы: посадки, щиты, снѣгоочистители и т. д.

Относительно посадокъ нужно замѣтить, что онѣ существовали и раньше, но были насажены слишкомъ близко и уже начинаютъ сохнуть; для возобновленія посадокъ и для новыхъ имѣется два питомника. Чтобы правильно вести это сложное и специальное дѣло на Екатерининской дорогѣ приглашенъ для главнаго наблюденія за посадками и питомниками опытный лѣсничій-конструкторъ, получающій отъ дороги 100 руб. въ мѣсяцъ за счетъ 127 №.

Щиты являются дѣйствительною мѣрой борьбы со снѣжными заносами; за ними на дорогѣ имѣется соответствующее наблюденіе и такъ какъ во время мятели ихъ необходимо переставлять съ мѣста на мѣсто, то очень важно имѣть своевременно рабочихъ. Если же заносъ все-таки происходитъ, то приходится прибѣгать къ механическимъ приспособленіямъ и въ частности къ снѣгоочистителямъ. Довольно значительный расходъ на борьбу со снѣгомъ на Екатерининской дорогѣ ложится на очистку путей на стаяціяхъ, гдѣ при постоянныхъ маневрахъ отцѣпкахъ и прицѣпкахъ вагоновъ, необходимо всѣ пути содержать чисто и своевременно убирать междупутья во избѣжаніе несчастныхъ случаевъ со сцѣпщиками.

На вопросъ Д. И. Герценвица о нормахъ оплаты труда рабочихъ, начальникъ службы пути сообщаетъ, что рабочему платится отъ 75 коп. до 1 руб. за дневную работу и отъ 1 руб. до 1 руб. 50 коп. за ночную.

Снѣгоочистители, польза коихъ при заносахъ очень велика имѣются слѣдующіе: 2 снѣгоочистителя Бурковского, одинъ однопутный, стоимостью въ 6.000 руб. и другой двухпутный — въ 6.500 руб. и 2 снѣгоочистителя Лесли, изъ коихъ одинъ общій

для Екатерининской и Южныхъ жел. дорогъ; необходимо замѣтить, что прошлой зимой одинъ изъ снѣгоочистителей Бурковского сломался въ самый важный моментъ, что также отразилось на расходахъ по борьбѣ со снѣгомъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, какова разница стоимости расчистки заносовъ снѣгоочистителями и рабочими, начальникъ службы пути отвѣчаетъ, что по существующимъ опытнымъ даннымъ очистка снѣгоочистителемъ обходится въ 10 разъ дешевле, чѣмъ рабочими; кромѣ того, появленіе на работѣ снѣгоочистителя дѣйствуетъ морально на рабочихъ, которые при этомъ часто понижаютъ плату.

Д. И. Герценвицъ указываетъ, что въ такомъ случаѣ слѣдовало бы, чтобы дорога предложила уменьшить ассигнованіе по № 125, а по новымъ работамъ увеличить съ цѣлью пріобрѣтенія еще снѣгоочистителя.

Начальникъ службы пути сообщаетъ, что Екатерининская желѣзная дорога по послѣдней смѣтѣ получила 4 новыхъ снѣгоочистителя, но при этомъ дорога просила заказать снѣгоочистители Бурковского—два двупутныхъ и два однопутныхъ, всего на сумму 25 тысячъ рублей, а заказаны 2 снѣгоочистителя по 4.500 руб. и 2 по 3.800 руб., т. е. не системы Бурковского. Снѣгоочистители системы Лесли служатъ только для расчистки заноса, который уже образовался, между тѣмъ снѣгоочистители системы Бурковского не только расчищаютъ заносы, но и предупреждаютъ ихъ образованіе.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, нельзя ли получить на дорогѣ экономическія данныя по этому вопросу, начальникъ службы пути докладываетъ, что получить такія точныя данныя трудно и возможно лишь сравненіе сосѣднихъ участковъ, работающих съ машинами и безъ машинъ.

Далѣе начальникъ службы пути указываетъ, что дорога производила опыты изъ новыхъ насажденій въ видѣ живыхъ щитовъ, но въ виду жаркаго климата и сухости почвы всѣ они пропали. Дѣйствительной мѣрой борьбы со снѣгомъ на станціяхъ является постройка заборовъ; такъ напр. ст. Попасная съ подвѣтренной стороны была ограждена заборомъ и на ней снѣгъ давалъ себя чувствовать гораздо меньше. Также получился хорошій результатъ отъ устройства постоянныхъ заборовъ на Кирилловомъ перевалѣ Бердянскаго участка.

На вопросъ Д. И. Герценвица, сколько требуется для Екатерининской желѣзной дороги щитовъ и какова ихъ стоимость, начальникъ службы пути сообщаетъ, что щиты величиною въ 1 саж. \times 0,70 саж. обходятся дорогѣ въ 52 коп., для огражденія же требуется 1.077.000 пог. саж.

По вопросу 69

69. Способъ производства ремонтныхъ работъ и заготовки инструментовъ и орудій ремонта зданій и всякаго рода сооружений хозяйственнымъ или подряднымъ способомъ, имѣя въ виду не только крупныя, но и мелкія работы: каменные, 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 принятыя на дорогѣ предѣлы ихъ применения.

начальникъ службы пути докладываетъ, что ремонтныя работы производятся на дорогѣ хозяйственнымъ способомъ черезъ мелкихъ рядчиковъ; на нѣкоторыхъ же участкахъ—поденными. Порядокъ предоставленія работы таковъ, что черезъ объявленія вызываются желающіе, причемъ работа предоставляется съдѣлающему наибольшую скидку съ объявленной цѣны; размѣръ скидки—3%, 5% и рѣдко доходитъ до 8%. Крупнымъ подрядчикамъ работы сдаются только въ исключительныхъ случаяхъ. Развозка балласта дѣлается также хозяйственнымъ способомъ, нагрузка же балласта обыкновенно сдается подрядчику.

Вопросъ 70 уже разсмотрѣнъ, а потому, переходя къ вопросамъ 71 и 72, начальникъ службы пути указываетъ, что почти всѣ наиболѣе крупныя заготовки производитъ не служба пути; точно также и приемка большинства матеріаловъ для службы пути производится особой комиссіей (шпалы) и преимущественно заводской инспекціей (рельсы, скрѣпленія).

Далѣе начальникъ службы пути упоминаетъ, что дорога предполагала устроить свой кирпичный заводъ на ст. Пологи.

Начальникъ дороги поясняетъ, что хотя дорога имѣетъ и въ настоящее время кирпичъ недорогой, но качество его не важно, такъ какъ онъ содержитъ въ себѣ известь.

70. Способы заготовки и приобретения службой пути строительныхъ матеріаловъ въ крупныхъ и мелкихъ количествахъ.

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

72. Правила приемки матеріаловъ непосредственно службою пути отъ поставщиковъ.

73. Правила приемки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной службы.

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

Вопросы 73 и 74 разсмотрѣны.

По вопросу 75

6. Правила от- начальник службы пути сообщает, что шпалы на отопление при шпаль и др. отпускаются по 5 коп.; точно также шпалы отпускаются для работ рядчикамъ по 20 коп. за штуку, при непремѣнномъ условіи невывоза ихъ съ полосы отчужденія.

По вопросу 76

7. Выяснить пре- начальник службы пути докладывает, что въ настоящее время на дорогѣ сторожевой обходъ для двупутнаго участка заключаетъ въ себя 3 версты, для однопутнаго 4 версты. Каждый участокъ службы пути, которыхъ на дорогѣ 27, имѣетъ въ среднемъ 8 околodковъ; всего околodковъ 226. Длина участка отъ 80 до 145 верстъ, причемъ послѣдній размѣръ имѣетъ только одинъ участокъ, заключающій въ себя и Первозвановскую вѣтвь (34 вер.), гдѣ поѣзда ходятъ 2 раза въ недѣлю. Вышеуказанные предѣлы вполне допустимы, но по условіямъ дороги желательно раздѣленіе ея не на 27, а на 28 участковъ.

По вопросу 77

8. Необходимый начальник службы пути докладывает, что на всѣхъ участкахъ есть помощники начальниковъ участковъ, а на двухъ участкахъ кромѣ того — старшіе дорожные мастера. Начальники участковъ получаютъ отъ 2.400 до 3.000 руб. и отдѣльно за наблюдение за частными вѣтками; тамъ, гдѣ онъ есть и гдѣ начальникъ участка приглашенъ владѣльцемъ завѣдывать вѣткой, вознагражденіе за надзоръ за вѣтвями получается черезъ управление дороги; владѣльцы вѣтокъ имѣютъ право поручать завѣдываніе вѣтками и своимъ служащимъ, но по представленіи ихъ все же начальникомъ дороги; завѣдующіе частными вѣтвями, какъ мѣстные начальники участковъ, такъ и постороннія лица утверждаются по представленію начальника дороги, Министромъ Путей Сообщенія.

На вопросъ Д. И. Герценвица, имѣтся ли на дорогѣ частныя транзитныя вѣтви, начальникъ дороги даетъ отрицательный отвѣтъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, получаютъ ли откуда-нибудь добавочное вознагражденіе начальники тѣхъ станцій, къ которымъ примыкаютъ вѣтки, В. А. Гаевскій отвѣчаетъ, что всѣ начальники станцій, несомнѣнно, получаютъ, но только частнымъ образомъ, что является большимъ зломъ.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, завѣдуютъ ли начальники участковъ при этомъ движеніемъ на вѣткахъ, начальникъ сл. пути докладываетъ, что обыкновенно движеніемъ по вѣткамъ завѣдуетъ кто-либо изъ служащихъ владѣльца вѣтки.

В. А. Гаевскій замѣчаетъ, что начальники станцій вообще исполняютъ много услугъ для окрестныхъ помѣщиковъ и за это часто получаютъ отъ нихъ подарки.

Н. А. Масловъ проситъ сообщить, имѣются ли на участкахъ сл. пути сверхштатные конторщики и табельщики и если имѣются, то изъ какихъ источниковъ они оплачиваются: изъ кредитовъ по новымъ работамъ или изъ эксплуатаціонныхъ.

Начальникъ службы пути сообщаетъ, что сверхштатные служащіе имѣются и проводятся по табелямъ и оплачиваются изъ кредитовъ и тѣхъ и другихъ. По штату въ конторахъ участковъ полагается по 4 человека: писмоводитель, кладовщикъ, конторщикъ и переписчикъ; между тѣмъ работы слишкомъ много и приходится для исполненія ея прибѣгать къ сверхштатнымъ.

Что касается вопроса о старшихъ дорожныхъ мастерахъ, то на Екатерининской ж. д. ихъ имѣется два: одинъ на длинномъ участкѣ, а другой преподаетъ въ школѣ артельныхъ старостъ, подъ наблюденіемъ начальника отдѣленія. Кромѣ того на Екатерининской дорогѣ имѣется цѣлый годъ два или четыре инженера практиканта Московскаго Инженернаго Училища съ платою 75 руб. въ мѣсяць.

По вопросу 78

78. Выяснить полезность или невыгодность специальныхъ мастерскихъ службы пути.

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что мастерскихъ въ сл. пути Екатерининской ж. д. не имѣется, а существуютъ лишь небольшія кузницы и жестяночныя. Были попытки завести большія мастерскія, но службой это отвергнуто. Въ участкахъ полагается 1 кузнецъ и 1 молотобоецъ, но есть станція, гдѣ имѣется 2 мастерскихъ и въ каждой изъ нихъ имѣется свой комплектъ служащихъ. Въ потребныхъ случаяхъ нанимаются и поденные.

Начальникъ дороги указываетъ, что бываютъ случаи, когда приходится и продолжительное время держать поденнаго рабочаго, какъ напр. столяра по ремонту и т. п.; незачисленіе такого рабочаго въ штатъ представляетъ удобство для дороги, такъ какъ онъ, служа на поденномъ расчетѣ, не пользуется и льготами, присвоенными штатнымъ служащимъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, какъ долго продолжается рабочій день, начальникъ сл. тяги отвѣчаетъ, что работа обыкновенно происходитъ отъ 6¹/₂ часовъ утра до 12 часовъ дня и отъ 1¹/₂ до 5 часовъ пополудни, въ кануны же праздниковъ отъ 6 часовъ утра до 1 часу дня. Если рабочій опоздалъ на 10 минутъ то ему день уже не засчитывается; при этомъ пріѣзжающимъ на работу съ поѣздами, въ случаѣ опозданія послѣднихъ, опозданія не засчитываются.

По вопросу 79

79. Выяснить действительность и необходимость и необходимость развития технических отделов службы пути.

Начальник сл. пути докладывает, что технический отдел делится на отделения, распределение работы между которыми и штаты будут предоставлены Комиссии в особой записке.

На вопрос Председателя подкомиссии, кто составляет все проекты сл. пути, начальник службы отвечает, что проекты составляются именно в техническом отделе.

По вопросу 80

80. Не представляется ли возможным упростить и сократить отчетность дорожных мастеров и начальников участков?

Начальник сл. пути сообщает, что служба по соглашению с контролем принимает меры к возможному упрощению и сокращению отчетности, но в настоящее время по этому вопросу как раз вырабатываются предположения, как именно сократить. Председатель подкомиссии просит, по выработке этих предположений, представить их в Комиссию.

По вопросу 81

81. Организация технического надзора и контроль работам: в каких пределах возможно поручить линейным мастерам сл. пути производство новых работ? Соотношение производителей работ и штатов сл. пути.

Начальник сл. пути докладывает, что новые работы производятся под наблюдением эксплуатационных агентов с доплатой штатов; что же касается постройки отдельных ветвей, то последние строились особыми строителями.

По рассмотрении вопросов программы сл. пути Председатель подкомиссии просит дать сведения о квартирном довольствии и сообщить, не наблюдается ли на Екатерининской ж. д. такое явление, что старшие служащие занимают лишние помещения в ущерб младшим.

Начальник сл. пути докладывает, что квартирный вопрос сосредоточен в особом отделе вверенной ему службы. Квартиры распределяются по составленным нормам, но пока эти нормы не могли быть везде строго применены.

Начальник дороги указывает, что и в настоящее время бывают перераспределения квартир, что производится особыми квартирными комиссиями.

На вопрос Д. И. Герценвица, отведены ли на дороге квартиры жандармским офицерам, начальник дороги отвечает, что квартиры им отводятся, но получаемые ими квартирные деньги в доход дороги начали поступать только с нынешнего года.

Начальник сл. пути добавляет, что жандармские офицеры имеют казенные квартиры на станциях: Екатеринославь, Грипино, Попасная, Долгинцево и Дебальцево.

На вопрос Д. И. Герценвица, все ли железнодорожные врачи, начальники участков и их помощники имеют казенные квар-

тиры, начальникъ дороги отвѣчаетъ, что начальники участковъ какъ пути, такъ и тяги всѣ имѣютъ казенныя квартиры, за исключеніемъ нач. уч. тяги на ст. Маріуполь; врачи же и помощники начальниковъ участковъ не всѣ живутъ на казенныхъ квартирахъ.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссін, имѣются ли по службѣ пути начальники отдѣленій, начальникъ службы докладываетъ, что въ службѣ имѣется три начальника отдѣленій: 1 въ Тагарогѣ и 2 въ Екатеринославѣ, при чемъ на каждомъ изъ нихъ лежитъ наблюденіе за 1000 вер. пути; штаты отдѣленій: 1 швейцаръ и 1 конторщикъ.

Д. Служба тяги.

По вопросу 82

82. Нормы и премии по расходу топлива паровозами; зависимость этихъ премій отъ состава и вѣса поѣздовъ и отъ исправности хода поѣздовъ. начальникъ службы тяги А. С. Гутовскій доложилъ, что при опредѣленіи нормъ по расходу топлива для паровозовъ на Екатеринбургской дорогѣ пользуются опытными данными прошлыхъ лѣтъ. Нормы опредѣляются по четвертямъ года по участкамъ и типамъ паровозовъ на 1000 паровозверстъ и 1.000 вагоноверстъ. Положенія о нормахъ и преміяхъ представляются Высшей Комиссін.

На вопросъ Н. А. Маслова, способствуетъ ли установленіе премій по сбереженію топлива пониженію расходовъ на топливо, начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что хотя таковой расходъ не только не уменьшается, но, наоборотъ, возрастаетъ, тѣмъ не мѣнѣе преміи упразднить не слѣдуетъ, ибо безъ нихъ расходъ топлива еще болѣе возрастетъ; что же касается расхода на пудовверсту, то этотъ расходъ уменьшается. Если дѣлается пережогъ топлива, то производится вычетъ съ виновнаго, при чемъ вычеты идутъ не изъ жалованья и не изъ поверстныхъ, а изъ премій и не могутъ превосходить по размѣру $\frac{1}{2}$ преміи. Преміи учитываются въ 3 мѣсяца разъ, всѣ вмѣстѣ: за топливо, за смазку, за освѣщеніе, и тогда же учитывается пережогъ.

Норма для вагоновъ опредѣляется отдѣльно, причемъ за единицу послѣднихъ принять вагонъ груженный въ 750 пудовъ, соотвѣтственно чему вагоны Фоксъ-Арбеля считаются за 3 единицы и вагоны Кушмана за $2\frac{1}{2}$.

Въ теченіе года нормы мѣняются.

Высшей Комиссін представляются циркуляры начальника дороги о нормахъ расхода топлива и нѣкоторыхъ измѣненіяхъ ихъ отъ 4 августа 1907 г., 28 іюня 1908 г. и 5 апрѣля 1909 года, причемъ въ одномъ изъ такихъ циркуляровъ указано, что

1) топливо паровозовъ, временно командированныхъ на другіе участки, учитывается по нормамъ того участка, въ предѣлахъ котораго работаютъ временно командированные паровозы;

2) въ виду различія въ условіяхъ погоды, а также измѣненія качества топлива, количество угля, подлежащее выдачѣ на основаніи нормъ по каждому участку тяги, можетъ быть, по распоряженію начальника сл. тяги, увеличено или уменьшено, но не болѣе 10% отъ всего исчисленнаго по нормамъ количества угля.

Всѣ нормы, циркуляры и относящіеся къ данному вопросу матеріалы переданы въ Высшую Комиссію,

По вопросу 83

83. Нормы и премии за пробѣги паровозовъ между капитальными ремонтами.

Начальникъ сл. тяги заявилъ, что нормы пробѣга паровозовъ между капитальными ремонтами имѣются по участкамъ и устанавливаются по среднему пробѣгу, премій же за выполнение этого пробѣга не существуетъ. Имѣется премія за сбереженіе по малому ремонту, но положеніе объ этой преміи устарѣло и въ настоящее время перерабатывается.

Нормы устанавливаются въ зависимости отъ различныхъ причинъ по слѣдующимъ категоріямъ пробѣга:

Пробѣги въ верстахъ:

КАТЕГОРІЯ.	Со времени послѣдняго большого ремонта.	
	Для пассажирскихъ.	Для товарныхъ.
I	Отъ 1 до 90.000	Отъ 1 до 60.000
II	„ 90.000 „ 120.000	„ 60.000 „ 90.000
III	„ 120.000 „ 150.000	„ 90.000 „ 120.000
IV	Свыше 150.000	Свыше 120.000

По вопросу 84.

84. Нормы износа бандажей паровозовъ и вагоновъ.

Нормы допускаемаго износа бандажей паровозовъ и вагоновъ установлены правилами Министерства Путей Сообщенія и разделяются на зимнія и лѣтнія нормы.

По вопросу 85.

85. Нормы и расходы на смазочные матеріалы паровозовъ и вагоновъ.

Представивъ подкомиссіи нормы расходовъ на смазку паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ, начальникъ сл. тяги доложилъ, что нормы эти зависятъ отъ прошлыхъ лѣтъ и соответствующихъ ассигнованій и подвергаются измѣненіямъ; нормы даются на

паровозы въ фунтахъ, а на вагоны въ деньгахъ, считая по фн тамъ смазки машиннымъ масломъ.

Преміи за смазку паровозовъ выдаются по опредѣленнымъ нормамъ, рассчитаннымъ на 100 паровозо-верстъ.

Для вагоновъ, въ зависимости отъ ассигнованій, нормы ус навливаются на 10.000 вагоно-осе-верстъ. По окончаніи мѣся учитывается общее число вагоно-осе-верстъ пассажирскихъ и варныхъ, происходитъ распредѣленіе ихъ по участкамъ и нормамъ опредѣляется расходъ и сбереженіе. Если имѣет общій перерасходъ по всѣмъ участкамъ, то таковой запис вается въ долгъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, чѣмъ можно объяснить большіе расходы по смазкѣ подвижного состава, начальникъ сл. тяг доложилъ, что такой расходъ зависитъ отъ двухъ причинъ:

- 1) въ виду того, что на Екатерининской дорогѣ составы поѣздовъ большіе, приходится обслуживать ихъ двумя смазчиками
- 2) смазчики сопровождаютъ поѣздъ, какъ тормозильщики.

На смазку масломъ влияетъ и то обстоятельство, что Екатерининская дорога получаетъ много порожнихъ вагоновъ, поступающихъ съ пустыми буксами, почему происходитъ большое количество горѣнія осей. Кромѣ того, увеличеніе нагрузки вагоновъ имѣетъ тоже большое значеніе въ этомъ вопросѣ. Вообще же врадъ ли возможно, чтобы смазчики тратили смазку въ большемъ количествѣ, чѣмъ это нужно.

По вопросу 86

86. Какія еще начальникъ сл. тяги сообщилъ, что кромѣ перечисленныхъ премій на Екатерининской дорогѣ имѣются еще слѣдующія:

85 преміи установлены на дорогѣ? Положенія объ этихъ преміяхъ.

- 1) премія за сбереженіе матеріаловъ освѣщенія паровозовъ,
- 2) премія за сбереженіе ассигнованій на малый и текущій ремонтъ товарныхъ вагоновъ,
- 3) премія за сбереженіе ассигнованій на бланки, книги и канцелярскія принадлежности,
- 4) премія за нагонъ опозданій пассажирскихъ поѣздовъ.

Существовала еще премія за сбереженіе канцелярскихъ принадлежностей, но въ настоящее время премія эта не выдается въ виду того, что Государственный Контроль заявилъ о необходимости провести этотъ вопросъ черезъ Министерство и тогда управленіе Екатерининской дороги препроводило этотъ вопросъ въ разрѣшеніе въ Петербургъ, но до сего времени онъ остался открытымъ.

По вопросу 87.

87. Распредѣленіе водоснабженія по линіи Екатерининской ж. д., а также и подробное описаніе во

Видность источников и машинъ представляет собой годнымъ судить некоторые изъ снй въ распредѣленіи водоснабженія

доснабженія ст. Синельниково и „Очеркъ развитія источниковъ водоснабженія 1884—1907 г.г.“, начальник сл. тяги указаль, что на Екатерининской желѣзной дорогѣ ощущается неудобство и недостатокъ водоснабженія линіи и даже такихъ станцій, какъ, на примѣръ, Екатеринославъ.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что работы по усиленію существующихъ водоснабженій и по устройству новыхъ выполняются на дорогѣ согласно плану, изложенному въ переданныхъ Комиссіи „Очеркахъ“. Въ частности по вопросу о водоснабженіи ст. Екатеринославъ необходимо отмѣтить слѣдующее: городъ Екатеринославъ питается въ настоящее время хорошей водой и со стороны городского управления послѣдовало предложеніе въ управленіе Екатерининской дороги пользоваться водой для надобностей дороги изъ городского водопровода. Управление Екатерининской дороги пошло на встрѣчу этому предложенію, но въ настоящее время оказалось, что городской водопроводъ не въ силахъ удовлетворить потребности и города и дороги, такъ какъ имѣеть только 300.000 ведеръ, почему дорога вынуждена пользоваться только своимъ водоснабженіемъ и устраивать свой очиститель для снабженія питьевой водой станціи.

Начальникъ сл. движенія указаль, что недостатокъ водоснабженія ложится тяжелымъ бременемъ на сл. движенія въ смыслѣ затрудненія въ дѣлѣ перевозокъ, такъ какъ приходится гонять паровозы за водой, а такой прогонъ занимаетъ перегоны, не говоря уже о томъ, что обходится дорогѣ до 200.000 руб.

В о п р о с ь 88

В. Распредѣленіе относится къ службѣ матеріальной и въ Высшую Комиссію передается схема угольныхъ складовъ, гдѣ и показано количество топлива на линіи; распредѣленіе мобилированныхъ запасовъ топлива.

относится къ службѣ матеріальной и въ Высшую Комиссію передается схема угольныхъ складовъ, гдѣ и показано количество мѣсячныхъ расходовъ угля въ тысячахъ пудовъ.

П о в о п р о с у 89

В. Условія и средства для очистки воды.

начальникъ сл. тяги доложилъ, что химическая очистка воды на линіи Екатерининской дороги производится различными способами. Въ настоящемъ вопросѣ необходима нѣкоторая осторожность, такъ какъ понижая жесткость воды можно ввести въ растворъ ея много накиповъ, что влечетъ за собою частую течь трубъ и швовъ топки и котла.

Химическая очистка воды производится на ст. Гришино, Юзово и Пологи, гдѣ вода очищается содой при аппаратахъ разной системы. Въ Гришино построенъ опрѣснитель, скоро оказавшійся негоднымъ; хотя можно было его передѣлать, но на эту передѣлку не отпустили денегъ, такъ какъ сама система оказа-

лась неудачной. Въ Гришинѣ жесткость воды достигаетъ 100° въ Юзово—96°, въ Пологахъ 146°.

По вопросамъ 90 и 91

90. Условія определѣнія запасовъ матеріаловъ для ремонтныхъ мастерскихъ и для депо и станцій; распределѣніе запасовъ матеріаловъ по линіи. начальникъ сл. тяги доложилъ, что на Екатерининской дорогѣ главныя мастерскія находятся вблизи главныхъ складовъ. Начальникъ участка при требованія постоянно употребляемыхъ матеріаловъ долженъ ихъ требовать въ количествѣ двухмѣсячнаго запаса. Существуютъ нормы минимальнаго запаса частей отъ 15—25%.

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

- а) разныхъ запасныхъ частей паровозовъ,
- б) разныхъ запасныхъ частей вагоновъ пассажирскихъ и товарныхъ,
- в) колесныхъ скатовъ,
- г) бандажей,
- д) осей,
- е) инструментовъ,
- ж) рессоръ,
- з) пружинъ,
- и) паровозной арматуры,
- і) буферовъ,
- к) стяжныхъ цѣпей,
- л) стяжекъ,
- м) нормы запасовъ разныхъ матеріаловъ.

По вопросу 92

92. Условія и правила приѣмки матеріаловъ для ремонта. начальникъ службы тяги сообщилъ, что для приѣмки матеріаловъ ремонта примѣняются общія правила.

По вопросу 93.

93. Существуетъ ли приѣмка отремонтированнаго въ главныхъ мастерскихъ подвижнаго состава, начальникъ сл. тяги доложилъ, что такая приѣмка существуетъ.

приваннаго въ глав-емка существуетъ и производится начальникомъ участка или
ныхъ мастерскихъ его помощникомъ, который вмѣстѣ съ бригадой дѣлаетъ пробную
важного состава поѣздку.
рентами тѣхъ депо,
уда поступаетъ от-
мортированный со-
разъ.

По вопросу 94

4. Средняя про-начальникъ сл. тяги доложили, что капитальный ремонтъ мягкихъ
длительность пре-(I, I—II, II кл.) пассажирскихъ вагоновъ въ среднемъ идетъ до
вазній паровозовъ 100 дней; таковой же ремонтъ твердыхъ (III, IV кл.) вагоновъ
вагоновъ въ ма-въ среднемъ идетъ 80 дней. Средній ремонтъ классныхъ мяг-
стерскихъ для боль-кихъ вагоновъ продолжается 85 дней и твердыхъ 67 дней.
кого ремонта и для
важного ремонта.

Такая незначительная разница въ количествѣ времени, по-
требнаго на большой и средній ремонтъ классныхъ вагоновъ,
объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что рабочая сила, необходимая
для этой работы, мало мѣняется и разница получается только въ
расходѣ матеріаловъ.

Въ инвентарѣ имѣется много теплушекъ, для нуждъ же до-
роги требуется 500—600 штукъ.

Средній годичный осмотръ товарныхъ вагоновъ продолжается
16—17 дней.

Что касается простоя паровозовъ во время ремонта, то тако-
вой слѣдуетъ считать до 160 дней. Длительность средняго про-
стоя за прошлый годъ была 145 дней.

Въ 1905 году средній ремонтъ въ главныхъ мастерскихъ
продолжался:

въ екатерининскихъ мастерскихъ.	162	дня
„ александровскихъ „	102	„
„ луганскихъ „	215	„

Въ послѣднихъ 1909 году ремонтъ длился 280 дней.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, какіе недостатки
имѣютъ вагоны системы Фоксъ-Арбеля, начальникъ сл. тяги со-
общилъ, что съ технической точки зрѣнія эти вагоны имѣютъ
много дефектовъ, а именно:

1) рамы телѣжекъ недостаточно прочны и трескаются; въ на-
стоящее время положены на нихъ пластроны, при которыхъ рамы
менѣ трескаются;

2) поперечные брусья прогибаются и косятъ оси, отчего про-
исходитъ горѣніе.

Кромѣ того, во время исправленія горѣнія оси въ вагонахъ
обыкновеннаго типа, манипуляція съ осью не такъ затрудни-
тельна, какъ у вагоновъ Фоксъ-Арбеля, которые приходится под-
нимать въ этихъ случаяхъ довольно высоко и необходимо для
этого назначать отъ 2—3 рабочихъ.

Вслѣдствіе того, что телѣжки получили трещины, сл. тя Екатеринбургской дороги выработала новый типъ ихъ и проси Управление желѣзныхъ дорогъ разрѣшенія заказать ихъ до штукъ, но вопросъ этотъ пока остается открытымъ.

Металлическій кузовъ вагоновъ Ф.-Арбеля безусловно хорошъ но поль скоро пропадаетъ, въ виду дѣйствія на него сырости сѣры отъ сѣрныхъ остатковъ, такъ какъ кузова эти открыты.

Конвенціонный осмотръ вагоновъ обыкновеннаго типа обидится 80 рублей, вагоновъ же системы Ф.-Арбеля—до 200 р. Вагоновъ Брейтшпрехера на Екатеринбургской дорогѣ не имѣетъ

По вопросу 95

95. Способы комплектованія мастерскихъ, сообразно съ имѣющейся потребностью въ рабочей силѣ. начальникъ сл. тяги указалъ, что увеличивать рабочую силу приходится, и если бы такая потребность явилась, то для этой имѣется послѣдовательный переходъ рабочихъ изъ ступеней въ ступень, а въ случаѣ надобности ихъ всегда возможно взять со стороны.

Раньше существовало положеніе объ ученикахъ въ мастерскихъ экзаменахъ и срокахъ, теперь же этого не требуется, такъ какъ учениковъ осталось очень немного.

По вопросу 96

96. Способы установленія расцѣнокъ на работы поденныя, сдѣльныя и часовыя, праздничныя и, вообще, сверхъ-урочныя. начальникъ сл. тяги доложилъ, что поденная плата приблизительно установлена; плата рабочему назначается послѣ пробы сдѣльныя работы сдаются на основаніи расцѣнокъ установленныхъ и напечатанныхъ.

Для случайныхъ работъ расцѣнокъ нѣтъ и плата зависитъ отъ случая.

Сверхъ-урочныхъ работъ въ главныхъ мастерскихъ вообще не имѣется, исключая 3—4%, безъ которыхъ нельзя обойтись какъ напримѣръ, исправленіе станковъ или пользованіе прессомъ.

Въ мастерскихъ участковъ также такихъ работъ нѣтъ.

Средній ремонтъ вездѣ сдѣльный, а текущій производятъ сдѣльно только въ двухъ участкахъ.

Счетъ праздничныхъ работъ установленъ. Рабочую расцѣнку книжку слѣдуетъ считать очень отсталой, но надо думать, что при разсмотрѣніи рабочаго вопроса въ Министерствѣ Торговли гдѣ таковое разсмотрѣніе происходитъ, рабочая книжка должна будетъ подвергнуться коренному измѣненію.

По вопросу 97

97. Способы использования труда. доложено, что въ случаѣ, если на Екатеринбургской дорогѣ умееется работа въ службѣ тяги, то за двѣ недѣли объявляе

начальных при уменьшении работъ. рабочимъ расчетъ. При массовомъ сокращеніи служащихъ испрашивается разрѣшеніе начальника дороги. Иногда приходится сокращать число рабочихъ дней и работа доходитъ до 4 дней въ недѣлю. Въ настоящее время почти всѣ цехи соотвѣтствуютъ работѣ.

По вопросу 98

98. Условія и правила выбора и топлива. начальникъ сл. тяги докладываетъ, что въ сл. тяги имѣются по этому вопросу представляемыя въ Комиссію книжки, въ которыхъ все изложено и собрано.

Употребляется уголь только Донецкій. Въ видѣ пробы предполагалось приобрести Жиловскіе брикеты.

По вопросу 99.

99. Условія и правила выбора и смазочныхъ материаловъ. Что касается приобретения смазочныхъ материаловъ, то они приобретаются по техническимъ условіямъ, установленнымъ въ управленіи Екатерининской дороги. Для имѣющихся на дорогѣ шести паровозовъ съ пароперегрѣвателями необходимо приобрести спеціальныя смазочныя матеріалы, цѣной по 8 руб. за пудъ (Нобель ставитъ дешевле, но его смазочныя матеріалы не могутъ выдержать требуемую температуру—300°).

По вопросу 100

100. Какіе материалы приобретаются непосредственно службой тяги. начальникъ сл. тяги докладываетъ, что по этому вопросу имѣется приказъ, въ коемъ и обозначены матеріалы, приобретение которыхъ разрѣшается непосредственно сл. тяги.

По вопросу 101.

101. Правила отливки и вышедшихъ изъ употребленія запасныхъ частей и способъ ихъ утилізаціи. При проверкѣ главныхъ складовъ составляются особыя ведомости всѣхъ запасныхъ частей, вышедшихъ изъ употребленія, негодныя къ употребленію списываются въ ломъ, а годныя отсортировываются для передачи на другія дороги, если таковыя нуждаются въ такихъ частяхъ; при поступленіи же подвижного состава въ капитальный ремонтъ всѣ снятыя части разсортировываются на годныя и негодныя; первыя послѣ исправленія ставятся на тотъ же подвижной составъ или передаются по требованіямъ линейныхъ мастерскихъ для текущаго ремонта, а негодныя части поступаютъ въ ломъ, изъ которыхъ мастерскія путемъ передѣлки въ литейной, кузницѣ или механической изготовляютъ новыя части для ремонта, негодный же для передѣлки ломъ поступаетъ въ главные склады, гдѣ продается съ торговъ частнымъ лицамъ, а вырученныя отъ продажи деньги поступаютъ въ доходъ

дороги. Что же касается снятых и негодных деревянных частей остающихся при разборке ремонтируемых в мастерских вагонов, то таковыя пилятся на дрова, укладываются в штабеля и разсылаются в участки тяги для растопки паровозов по фактурной цѣнѣ 10 рублей за куб. сажень.

По вопросу 102

102. Чѣмъ занимаются техническія конторы службы тяги. — начальник сл. тяги докладывает, что техническая контора службы тяги состоитъ изъ начальника отдѣла, помощника его, 4 инженеровъ и 9 чертежниковъ. Въ конторѣ проектируются измѣненія и даже новые типы подвижного состава, изготовляются чертежи и копии и т. п. Екатерининской жел. дор. были спроектированы, на примѣръ, вагоны-опрокидыватели, нынѣ находящіеся въ движеніи

По вопросу 103

103. Распределе- ніе и специализація ремонтныхъ мастерскихъ. — начальник сл. тяги докладывает, что на Екатерининской жел. дор. имѣются четыре главныхъ мастерскихъ: въ Екатеринославѣ, въ Нижнеднѣпровскѣ, въ Александровскѣ и Луганскѣ. Подробное описаніе имѣющихся мастерскихъ съ планами и всѣми чертежами передано въ Высшую Комиссію.

Всѣ мастерскія не только производятъ ремонтъ подвижного состава, но и изготовляютъ части, если таковыя выходятъ дешевле. Для этого собираются предварительныя цѣны съ заводовъ и себя въ мастерскихъ, и въ случаѣ, если свои цѣны ниже, чѣмъ заводскія, то части дѣлаются въ своихъ мастерскихъ.

Всѣ мастерскія въ совокупности изготовляютъ запасныхъ частей чугунныхъ, мѣдныхъ и др. всего на сумму около 2 мил. руб. Отъ центрального управленія получаютъ только бандажи, скаты, все же остальное дѣлается у себя, включая иногда новые котлы. Излишка запасныхъ частей въ производствѣ не наблюдалось.

Н. А. Масловъ указываетъ, что при посѣщеніи подкомиссіи Нижнеднѣпровскихъ мастерскихъ пришлось слышать о томъ, что въ этихъ мастерскихъ имѣется излишній запасъ матеріаловъ запасныхъ частей на сумму 60.000 руб., не считая тормазовъ Вестингауза.

Начальникъ сл. тяги объясняетъ по поводу настоящаго явленія, что такіе излишніе запасы получились по той причинѣ, что сдѣланы они были въ прежніе годы, а типы подвижного состава измѣнились, въ настоящее же время дѣлается только самое необходимое. Что же касается той суммы, на которую указалъ Н. А. Масловъ, то о вѣрности ея начальникъ сл. тяги судить не можетъ, но полагаетъ, что она преувеличена.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что управленіемъ Екатеринин-

ской дороги можетъ быть дана точная справка по этому вопросу, такъ какъ ревизія Нижнеднѣпровскаго магазина уже закончена.

Предсѣдатель подкомиссіи, указывая на широкую постановку дѣла мастерскихъ Екатерининской дороги, просить сообщить подкомиссіи, не производятся ли въ этихъ мастерскихъ запасныя части подвижного состава для другихъ дорогъ, на что начальникъ сл. тяги докладываетъ, что за небольшимъ исключеніемъ запасныя части для чужихъ дорогъ не изготовляются. Въ настоящее время въ управленіе Екатерининской дороги поступилъ запросъ Южныхъ дорогъ, не можетъ ли Екатерининская дорога взять вагоны Южныхъ желѣзныхъ дорогъ для конвенціоннаго осмотра. Мастерскія Екатерининской желѣзной дороги настолько хорошо оборудованы, что могли бы смѣло брать ремонтъ чужого подвижного состава.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, на сколько удачно и удобно расположены мастерскія на Екатерининской дорогѣ и не вліяетъ ли расположеніе ихъ на увеличеніе пробѣга подвижного состава, начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что для капитальнаго ремонта настоящее расположеніе мастерскихъ не вызываетъ крупнаго пробѣга и дѣлать мастерскія невыгодно.

Что касается только вагонныхъ мастерскихъ, то лучше всегда имѣть ихъ большее количество, хотя и меньшихъ, чѣмъ однѣ, но большія.

Мастерскія пассажирскихъ вагоновъ дѣлать на нѣсколько невыгодно.

По вопросу 104

Оборудованіе
черныхъ новыми
машинами и орудіями.

начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что мастерскія Екатерининской дороги оборудованы достаточнымъ числомъ станковъ, хотя многіе изъ нихъ устарѣвшаго типа. Недостатокъ ощущается въ подъемныхъ механизмахъ, такъ какъ имѣющіеся подъемные механизмы слабы. Въ Екатеринбургскихъ мастерскихъ нужна машина для приведенія механизмовъ въ работу; она несомнѣнно окупится. Кузница существуетъ 25 лѣтъ и не улучшена, требуетъ передѣлки съ уменьшеніемъ числа огней съ 70 до 55. Въ мастерскихъ паръ для отопленія и для молотовъ берется въ разныхъ мѣстахъ, котлы необходимо сконцентрировать.

На указаніе Предсѣдателя подкомиссіи, что паровые молота въ мастерскихъ слишкомъ слабы, начальникъ сл. тяги заявляетъ, что, дѣйствительно, необходимо устройство прессы-аяксовъ.

По вопросу 105

Въ какой мѣ-
рѣ правильно и съ
фактвенной точки

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что имъ переданъ Высшей Комиссіи планъ расположенія участковъ тяги и ихъ работы, гдѣ показаны расположенія всѣхъ депо.

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

Въ виду тѣсноты въ Екатеринославскомъ коренномъ депо, предполагалось устроить въ Пятихаткахъ коренное депо или построить его въ Нижнеднѣпровскѣ.

Въ настоящее время невыгодно расположены оборотныя депо Чаплино и Авдѣвка, занимающее недостаточно центральное мѣсто въ районѣ обслуживания.

На вопросъ Предсѣдателя, не имѣется ли при настоящемъ расположеніи депо встрѣчнаго пробѣга, начальникъ сл. тяги докладываетъ, что въ Юзово надо имѣть не оборотное депо, какъ имѣется теперь, а коренное для избѣжанія встрѣчныхъ пробѣговъ. Точно то же слѣдуетъ сказать и о Попасной, Сватово и др.

Послѣ заявленія начальника сл. движенія, эти вопросы о неудобствахъ существующаго расположенія депо рассмотрѣны совмѣстно сл. тяги и движенія, В. А. Гаевскій замѣчаетъ, что Мариуполь въ этомъ отношеніи представляетъ собой большой минусъ. Что касается вопроса о перенесеніи коренныхъ депо, то въ этомъ вопросѣ приходится считаться съ нѣкоторыми причинами, отъ которыхъ можетъ затормозиться перенесеніе депо. Такъ, напримѣръ, съ устройствомъ въ Пятихаткахъ коренного депо придется строить жилые дома. Если выборъ дѣлать между Нижнеднѣпровскомъ и Пятихатками, то слѣдуетъ остановиться все же на Нижнеднѣпровскѣ, хотя вода въ Пятихаткахъ хороша.

Начальникъ дороги заявляетъ, что выгоднѣе будетъ коренное депо устроить въ Пятихаткахъ, имѣя въ виду возможность передачи въ эксплуатацію Екатерин. дороги участка Пятихатки-Користовка. При этомъ поѣзда Екатерининской дороги могли бы доходить до Знаменки для непосредственной ихъ передачи на Юго-Западныя дороги.

По вопросу 106

106. Не слѣдуетъ ли совмѣстить должность кондукторовъ, обслуживающихъ товарные поѣзда, и смазчиковъ? начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что должности кондукторовъ смазчиковъ на Екатерининской дорогѣ совмѣщены.

По вопросу 107

107. Какой способъ смазыванія представляется наиболѣе удобнымъ: станціонными или служащими или поѣздными? начальникъ сл. тяги докладываетъ, что Екатерининская желѣзная дорога не транзитная дорога и для нея, какъ имѣющей массу мѣстныхъ прицѣпокъ и отцѣпокъ, выгоднѣе станціонная смазка но необходимо для этого увеличить штатъ тормазильщиковъ тогда расходы на смазку уменьшились бы, такъ какъ несомнѣнно что совмѣщеніе обязанностей тормаженія даетъ болѣе небрежное отношеніе къ смазкѣ.

По вопросу 108

108. Какія выгоды или неудобства представляет подчинение мастерских начальникамъ службы тяги?

начальникъ сл. тяги указываетъ, что главныя мастерскія служатъ для исполненія капитальнаго ремонта паровозовъ, срочнаго осмотра вагоновъ товарныхъ, капитальнаго ремонта вагоновъ пассажирскихъ и изготовленія всѣхъ необходимыхъ запасныхъ частей. Принимая во вниманіе такое положеніе, врядь ли можно говорить объ отдѣленіи главныхъ мастерскихъ отъ службы тяги. Если на участкѣ мастерскія будутъ увеличены, увеличится количество запасныхъ частей въ складахъ, тогда еще можно было бы поднимать этотъ вопросъ, но развивать участковыя мастерскія весьма затруднительно.

Разсматривая этотъ вопросъ, кромѣ того, съ административной точки зрѣнія, а не технической, приходится рѣшать, кому же подчинить мастерскія; если начальнику дороги, то при подобной реорганизациіи начальнику дороги пришлось бы вдаваться въ мелочи и работа его значительно увеличилась бы. Въ настоящее время по дѣламъ мастерскихъ докладываетъ начальнику дороги и совѣту начальникъ тяги, при отдѣленіи же таковыхъ мастерскихъ такихъ докладчиковъ будетъ четыре на Екатеринбургской дорогѣ. Кромѣ того вопросы о личномъ составѣ, приобрѣтеніи матеріаловъ и др. также заставляютъ считаться въ данномъ случаѣ. Если же мастерскія совершенно выдѣлить и подчинить центральному управленію, то начальники мастерскихъ должны быть съ большими полномочіями, что врядь ли окажется полезнымъ.

На съѣздѣ начальниковъ сл. тяги и мастерскихъ въ Варшавѣ въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1909 г. изъ присутствующихъ начальниковъ мастерскихъ, которыхъ было 15 человекъ, и начальниковъ тяги, большинство высказалось за оставленіе мастерскихъ въ прежнемъ положеніи. Что касается капитальнаго ремонта паровозовъ, то въ этомъ случаѣ выгодно образовать порайонныя мастерскія, и съ этимъ согласились всѣ участники съѣзда. Для капитальнаго же ремонта классныхъ и товарныхъ вагоновъ эти порайонныя мастерскія неудобны. Порайонныя мастерскія должны быть подчинены начальнику сл. тяги той дороги, гдѣ они находятся. Рѣшенія Варшавскаго съѣзда имѣютъ особый интересъ именно потому, что на этомъ съѣздѣ было начальниковъ мастерскихъ больше, чѣмъ начальниковъ тяги.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что онъ вполне согласенъ съ высказаннымъ мнѣніемъ начал. сл. тяги по настоящему вопросу. Отъ выдѣленія главныхъ мастерскихъ изъ сл. тяги выгоды ждать врядь ли возможно. Что же касается порайонныхъ мастерскихъ, то устройство таковыхъ можетъ быть полезно, тѣмъ болѣе, что и въ настоящее время на Екатеринбургской, напримѣръ, дорогѣ производится ремонтъ чужого подвижнаго состава.

По вопросу 109.

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

Передавая всѣ имѣющіеся по этому вопросу матеріалы Комиссiи, начальникъ сл. тяги добавляетъ, что нормы вознагражденія агентовъ сл. тяги имѣются, существуютъ смѣтные штаты, окладное и неокладное содержаніе. Поѣздная прислуга получаетъ поверстныя деньги, а смазчики и разѣздныя, которыя по существу представляютъ изъ себя часть штатнаго содержанія. Поверстныя ставки зависятъ отъ характера участка, почему ставки эти варьируются по участкамъ въ предѣлахъ 58—60% въ среднемъ; смазка около 40%. Процентъ заработка около 100.

Среди мастерскихъ установилось извѣстное отношеніе къ расцѣнкамъ, утвержденнымъ начальникомъ дороги, и всякое измѣненіе такихъ расцѣнокъ они считаютъ производимымъ незаконнымъ образомъ, подозрѣвая въ этомъ начальника сл. тяги и начальниковъ мастерскихъ. Не всѣ расцѣнки имѣютъ тарифы; бывають работы и не массовыя и такія расцѣнки составляются соглашеніемъ съ мастерами (вообще по существующимъ правиламъ предполагаются особыя эксперты-оцѣнщики изъ мастеровыхъ, что въ сущности нежелательно); выборные изъ мастеровыхъ полезны, но нѣкоторые цехи отказались отъ права выбирать своихъ уполномоченныхъ, другіе выбирали.

Оцѣнщикъ мастеровой является элементомъ нежелательнымъ, потому что, смотря узко на этотъ вопросъ и защищая только сторону рабочихъ, онъ совершенно игнорируетъ другую сторону—дорогу. Такихъ оцѣнщиковъ слѣдуетъ упразднить.

Что касается выборныхъ, то они очень помогали установленію правильныхъ расцѣнокъ, имѣя нѣкоторое влияніе на мастеровыхъ.

На Екатерининской дорогѣ выборныхъ въ Екатеринославѣ 22 въ Нижнеднѣпровскѣ 16; отъ депо 1—2 человѣка, по есть депо отъказывающіяся имѣть выборныхъ.

Начальникъ дороги добавляетъ, что о всѣхъ случаяхъ необходимости измѣненія цѣнъ должно быть докладываемо начальнику дороги. Расцѣнки работъ въ мастерскихъ и необходимыя измѣненія такихъ общихъ расцѣнокъ представляются начальнику дороги на утвержденіе. Утверждая расцѣнки, начальникъ дороги предлагалъ имѣть въ виду, что эти расцѣнки не являются непоколебимыми цѣнами, а могутъ измѣняться.

Е. Служба движенія.

Объясненія по службѣ движенія были даны начальникомъ дороги В. И. Стульгинскимъ и начальникомъ службы движенія Л. М. Щербаковымъ.

Начальникъ службы движенія доложилъ подкомиссiи, что имъ представляется въ Особую Высшую Комиссiю подробный докладъ съ приложеніемъ всѣхъ матеріаловъ по вопросамъ программы

касающимся службы движения, причемъ отвѣты на заданные вопросы даны въ тѣхъ предѣлахъ, которые ограничиваются сравнительно недавней службой его на Екатерининской дорогѣ, а именно—2¹/₂ лѣтъ.

По вопросу 110

110. Какія мѣры принимаются для улучшаго исполненія подвижного состава, въ частности:

а) къ своевременной освѣдомленности и положенію инвентаря на отдѣльныхъ участкахъ линіи,

б) къ выдѣленію лишнихъ для движенія товарныхъ вагоновъ въ особые ряды,

в) къ спеціализаціи поѣздовъ, вообще, и къ перевозкѣ тяжелыхъ грузовъ въ спешности,

г) къ возможному уменьшенію средней скорости вагоновъ и поѣздовъ,

д) какъ соразмѣрится средняя скорость поѣздовъ со скоростью движенія, принимая во вниманіе и допускать продолжительности службы паровыхъ и поѣздныхъ бригадъ и численность вагановъ?

Потребовать всѣхъ положенія и правила.

начальникъ службы движения докладываетъ, что:

а) Свѣдѣнія о наличіи и работѣ подвижного состава (лит. Д.) на 4 час. дня собираются по телеграфу въ отдѣленіяхъ и поступаютъ въ управленіе около 8 час. вечера. Помощникъ начальника сл. движенія по технической части совмѣстно съ начальникомъ товарнаго отдѣла перерабатываютъ полученные данныя, согласно указанію начальника сл. движенія, и даютъ всѣ распоряженія о передачѣ съ одного отдѣленія на другое потребнаго количества вагоновъ.

Въ 8 час. вечера поступаютъ предварительныя свѣдѣнія о работѣ портовъ, о хлѣбныхъ перевозкахъ, щитахъ и брезентахъ (лит. Б). Къ 12 час. ночи поступаютъ свѣдѣнія объ общемъ ввозѣ и погрузкѣ (лит. Г) и заканчиваются всѣ распоряженія по передвиженію вагоновъ (нарядъ), чтобы въ теченіе ночи вагоны продвинулись къ мѣстамъ выгрузки и погрузки. Съ 12 час. и до 2 час. ночи идетъ провѣрка наряда. Въ случаѣ отсутствія или болѣзни помощника начальника службы движенія его замѣщаетъ лично начальникъ сл. движенія; въ случаѣ же отсутствія или болѣзни начальника товарнаго отдѣла замѣститъ его бываетъ трудно, такъ какъ помощника ему по штату не положено и испросить его по смѣтѣ на 1910-й годъ не удалось, несмотря на то, что такая должность есть на другихъ дорогахъ, какъ, напримеръ, на Южныхъ. Вообще штатъ товарнаго отдѣла очень слабъ; его составляютъ: начальникъ отдѣла, 1 дѣлопроизводитель и 11 конторщиковъ при 1¹/₂ миллиардахъ пудовъ перевозокъ.

Къ 9-ти часамъ утра начальникъ сл. движенія получаетъ полную картину работы предыдущихъ сутокъ; къ этому же сроку начальникъ сл. движенія даетъ начальнику дороги отчетъ по определенной формѣ, а къ 2 часамъ дня представляетъ ему же къ подписи всѣ отправляемые въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ и порайонный комитетъ депеши о совершенномъ движеніи.

б) Екатерининская дорога по преимуществу погрузочная и обязана имѣть нѣкоторый запасъ свободныхъ вагоновъ, чтобы обезпечить погрузку на случай вагонныхъ долговъ Юго-Восточныхъ и Южныхъ дорогъ (въ 1905 году долгъ доходилъ до 11.000 вагоновъ), такъ какъ при перевозкахъ всякій недогрузъ есть, вообще говоря, невозвратимая потеря. Особого парка Екатерининская ж. д. для стоянки свободныхъ вагоновъ не имѣетъ, хотя таковой желательна имѣть вблизи ст. Дебальцево, при чемъ за-

пасные вагоны могутъ быть въ распоряженіи Харьковскаго по-раіоннаго комитета.

Избытокъ вагоновъ, когда такой имѣется, приходится непро-изводительно гнать на II Екатерининскую дорогу и зимой даже въ Бердянскъ, или же задерживать на рабочихъ участкахъ, что тор-мозитъ работу. Въ случаяхъ избытка выдѣляются изъ движенія вагоны „Фоксъ-Арбеля“, которыхъ имѣется 1.733 шт., и „Куш-мана“—1.244 шт., какъ самые неудобные для желѣзной дороги и для грузоотправителей.

При этомъ начальникомъ сл. движенія представлены Комис-сіи данныя о работѣ вагоновъ большой подъемной силы на Ека-терининской дорогѣ.

в) На Екатерининской дорогѣ господствующій грузъ горноза-водскій, который идетъ планомѣрно.

По характеру движенія участки дороги рѣзко дѣлятся на двѣ группы:

1) Участки погрузочные, которые обслуживаются рядомъ от-дѣльныхъ поѣздовъ, производящихъ подачу порожнихъ и уборку груженыхъ вагоновъ. Паровозы этихъ поѣздовъ часто выпол-няютъ маневровую работу на промежуточныхъ станціяхъ по по-становкѣ вагоновъ въ поѣзда, по перевѣскѣ и т. д.—на такихъ участкахъ спеціализаціи поѣздовъ нѣтъ и вагоны слѣдуютъ безъ подборки къ сортировочнымъ станціямъ транзитныхъ участковъ.

2) Участки транзитные—на нихъ большинство поѣздовъ формир-уется такимъ образомъ, чтобы поѣзда проходили безъ пере-составленія до станціи назначенія, для развозки же и уборки груженыхъ и порожнихъ по станціямъ назначается одна—двѣ пары мѣстныхъ сборныхъ поѣздовъ; спеціальныхъ поѣздовъ, какъ-то: фруктовыхъ, рыбныхъ, скотскихъ въ обращеніи круглый годъ нѣтъ, но въ извѣстныя времена года при сезонныхъ пере-возкахъ фруктовъ, скота и рыбы такіе поѣзда назначаются по расписанію ускоренныхъ. Такъ, въ апрѣлѣ и маѣ мѣсяцахъ въ Азовскую гавань прибываютъ фрукты изъ Италіи и Азіи паро-ходами и въ этотъ періодъ назначаются два поѣзда: одинъ къ Ростову и одинъ на и за Никитовку и Купянскъ.

Въ число спеціальныхъ поѣздовъ выдѣлены поѣзда, перево-зящіе сборные мелочные грузы въ курсовыхъ вагонахъ съ раз-датчиками; такіе грузы перевозятся съ поѣздами №№ 91, 92, 93, 94, а также съ такими очередными поѣздами, которые назна-чаются въ постоянное обращеніе въ зависимости отъ удобствъ согласованія и выгрузки въ узловыхъ пунктахъ.

Начальникомъ движенія переданы подкомиссіи положеніе и схема оборота поѣздовъ.

Екатерининская дорога сформировываетъ цѣлые транзитные поѣзда отъ мѣста погрузки до мѣста выгрузки, а именно: изъ имѣющихся 1.243 опрокидывателей сформированы цѣлые составы,

которые подаются подъ уголь и въ томъ же составѣ прибываютъ въ Мариуполь, чтобы при наличіи парохода ихъ можно было выгрузить непосредственно въ трюмъ парохода.

Затѣмъ формируется рядъ поѣздовъ, подвозящихъ уголь къ заводамъ, напримѣръ изъ Дебальцево и Авдѣевки въ Горяиново, Тритузную, Кривой-Рогъ.

Далѣе формируется рядъ поѣздовъ для подвозки руды къ крупнѣйшимъ заводамъ: Днѣпровскому, Александровскому, Юзовскому, Русско-Бельгійскому, Донецко-Юрьевскому, Провидансь, Илк.-Мариупольскому, Таганрогскому и Кадіевскому.

По инициативѣ бывшаго товарища Министра Путей Сообщенія фонъ-Вендриха дѣлались попытки формировація составовъ поѣздовъ съ рудой въ прямомъ сообщеніи на другія дороги; такъ напримѣръ, въ теченіе только августа и сентября 1907 г. было отправлено 612 поѣздовъ преимущественно на ст. Николаевъ и на Привислинскія дороги. Съ теченіемъ времени, съ сокращеніемъ нагрузки руды для вывоза за границу сухопутнымъ путемъ черезъ границу и Сосновицы, формировація являлось затруднительнымъ, и въ настоящее время отправляется ежедневно по одному поѣзду съ рудой для металлургическихъ заводовъ Привислинскаго края, одинъ черезъ Долинскую и одинъ черезъ Пятихатки.

г) На Екатерининской дорогѣ перевозятся преимущественно массовые грузы полногрузными вагонами, вслѣдствіе чего средняя нагрузка вагона и поѣзда сравнительно высоки. Данныя по этому вопросу можно видѣть изъ слѣдующей таблицы:

Г О Д Ы.	Средняя нагрузка въ пудахъ.			
	Груженные вагоны въ поѣздахъ.		Груженные и порожніе.	Средняя нагрузка поѣзда.
	Мал. скор.	Больш. и мал. скор.		
1905	688	681	469	14.037 п.
1906	733	726	495	15.201 »
1907	739	735	509	15.535 »
1908	753	746	500	15.750 »

Наблюденіе за отправленіемъ поѣздовъ полными составами возложено на начальниковъ отдѣленій и ревизоровъ движенія. Крімъ того, отдѣломъ статистики производится учетъ составовъ поѣздовъ по участкамъ и въ подлежащихъ случаяхъ на это обращается вниманіе начальниковъ линейныхъ отдѣленій.

Съ августа мѣсяца с. г. Екатерининская дорога по соглашенію съ Владикавказской, Южными и Юго-Западными ввела перевозку хлѣба по 900 пуд. въ 750 пудовыхъ вагонахъ, хотя бы послѣдніе и не были приспособлены къ этому, что, несомнѣнно, отразится на средней нагрузкѣ.

Средняя нагрузка могла бы увеличиться еще болѣе, если бы былъ урегулированъ вопросъ о широкомъ обращеніи вагоновъ большой подъемной силы „Фоксъ-Арбеля“ и „Кушмана“, о чемъ сказано въ п. 110-б.

Средніе составы поѣздовъ, благодаря введенію большихъ паровозовъ и усиленію надзора за составами, изъ года въ годъ увеличиваются, что видно изъ нижеслѣдующей вѣдомости, а именно:

	Перевезено пудовъ груза.	Пробѣгъ тов. вагоновъ.	Пробѣгъ тов. поѣздовъ.	Средній составъ въ осяхъ.	
За 7 мѣс. {	1909 г.	879.620.000 п.	328.135.572 в.в.	9.759.000	Макс. іюнь 70,42
	1908 г.	874.498.707 »	322.182.222 »	10.068.765	» май 68,77
Въ 1909 г. по сравненію съ 1908 г.	болѣе 5.121.293 »	болѣе 5.653.350 »	менѣе 309.765	болѣе 1,65	

число груженыхъ осей возрасло свыше смѣтныхъ на 4 оси (съ 60 до 70), причемъ каждая ось 1909 г. полногрузнѣе оси 1908 г., такъ какъ всѣ хлѣбныя перевозки идуть въ 900 пудовыхъ вагонахъ вмѣсто 750. Къ настоящему журналу прилагается особая таблица, въ которой имѣются болѣе подробныя данныя.

д) Наивыгоднѣйшее соотношеніе между средней нагрузкой поѣзда и средними скоростями по каждому участку дороги опредѣляется службой тяги какъ путемъ теоретическихъ подсчетовъ, такъ равно и путемъ опытныхъ поѣздовъ. Сверхъ того, служба движенія, въ случаѣ систематическихъ опаздываній поѣздовъ въ пути на какихъ либо перегонахъ, сообщаетъ объ этомъ службѣ тяги и послѣдняя производитъ специальную провѣрку составовъ и поѣздовъ для такихъ перегоновъ.

Число тормазныхъ вагоновъ опредѣляется во всемъ согласно правилъ технической эксплуатаціи (пар. 87 и приложение № 5), которые прилагаются къ настоящему журналу.

Что касается вопроса о зачетѣ тормазныхъ осей китайскихъ паровозовъ, то при расчетѣ тормазовъ согласно примѣчанія 3 къ п. 87 тѣхъ же правилъ, тормозныя оси паровозовъ должны приниматься къ расчету тормазовъ. На практикѣ при слѣдованіи поѣздовъ на уклонахъ эти тормазы являются дѣйствительными.

но въ виду большого состава поѣздовъ, перевозимыхъ китайскими паровозами, при слѣдованіи этихъ поѣздовъ всегда имѣется опасеніе разрыва поѣзда вблизи паровоза. При разрывахъ же оставшихся въ оторвавшейся части поѣзда тормазныхъ осей оказывается недостаточно для успѣшнаго тормаженія.

По этому вопросу представленъ въ Управление желѣзныхъ дорогъ рапортъ, въ копіи при семъ прилагаемый, но отвѣтъ на него еще не полученъ.

Продолжительность службы паровозныхъ и поѣздныхъ бригадъ опредѣляется для каждаго участка—мѣстоположеніемъ основныхъ и оборотныхъ депо и установленными сроками службы и отдыха.

По вопросу III.

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

Со времени безпорядковъ 1905/1906 г.г. праздничная нагрузка и выгрузка на Екатерининской дорогѣ почти прекратилась. Однако стараніями дороги и Харьковскаго порайоннаго комитета праздничная нагрузка и выгрузка постепенно начала возобновляться.

Изъ прилагаемой къ настоящему журналу справки видно, что въ августѣ нагружено 39% и выгружено 64% обычной будничной нормы; а въ сентябрѣ нагружено 42% и выгружено 65% будничной нормы.

Съ мелкихъ получателей за невыгрузку въ праздники удавалось взыскивать штрафы, но большія фирмы отъ уплаты штрафа уклоняются: такъ напр., фирма „Продуголь“ приступала въ Мариуполѣ къ выгрузкѣ въ понедѣльникъ, не платя штрафа за вагоны, выкупленные и поданные на ихъ вѣтви въ субботу; всѣ счета „Продуголь“ составлялъ безъ оплаты, считая, что съ момента обмѣна документовъ кончаются всѣ расчеты съ дорогой.

Въ нынѣшнемъ году, убирая въ Мариуполѣ съ ихъ участковъ вагоны по утрамъ въ воскресенье и не подавая ихъ до уплаты штрафа, дорога добилась того, что за невыгрузку по воскресеньямъ съ фирмы „Продуголь“ взыскивается за простой вагона установленный штрафъ; понятно, что такой штрафъ отнюдь не вознаграждаетъ за тѣ убытки, которые несетъ дорога отъ неравномернаго движенія, и потому, казалось бы, скоро настанетъ время, когда явится необходимость удвоить или утроить размѣръ штрафа, если установится благопріятное теченіе къ возстановленію праздничной погрузки и выгрузки.

На вопросъ Предсѣдателя, строго ли слѣдятъ агенты дороги за начисленіемъ и уплатой вышеупомянутыхъ штрафовъ и не бываютъ ли злоупотребленія со стороны ихъ въ этомъ дѣлѣ, начальникъ службы движенія докладываетъ, что со стороны службы движенія принимаются строгія мѣры къ борьбѣ съ этимъ зломъ

и при обнаруженіи злоупотребленій виновные караются жестоко. Учетъ вагоно-часовъ производится по вѣдомостямъ начальникамъ станцій и провѣряется управленіемъ. При ревизіи станцій производится провѣрка на выдержку, насколько запись соотвѣствуетъ дѣйствительности, систематическаго же контроля не ведется за немѣніемъ для этого средствъ.

По вопросу 112.

112. Какія мѣры принимаются къ наилучшему использованию паровозовъ различной мощности и достижению возможно меньшаго пересоставленія поѣздовъ?

Въ виду состава дороги изъ участковъ съ разнымъ профилемъ, тяжелые десяти-колесные паровозы пущены въ обращеніе на болѣе трудныхъ участкахъ, на болѣе же легкихъ—оставлены восьми-колесные паровозы.

Десяти-колесные паровозы обращаются на слѣдующихъ участкахъ:

- 1) Долинская-Долгинцево-Верховцево,
- 2) Дебальцево-Алчевское,
- 3) Дебальцево-Штеровка,
- 4) Дебальцево-Хацпетовка-Никитовка,
- 5) Сватово-Купянскъ,
- 6) Ростовъ-Таганрогъ-Иловайская,
- 7) Чаплино-Синельниково-Екатеринославъ,
- 8) Екатеринославъ-Верховцево-Пятихатки.

Тяговая сила десяти-колеснаго паровоза использована полностью только на первыхъ шести участкахъ изъ числа переименованныхъ выше (составы больше, примѣрно, на 16% по сравненію съ 8-ми колесными паровозами); на послѣднихъ же двухъ предѣльные составы поѣздовъ при десяти-колесныхъ паровозахъ ограничены 44 единицами, хотя по своей мощности эти паровозы могли бы вести нѣсколько болѣе большихъ составовъ—на разныхъ переездахъ отъ 44 до 48 единицъ.

Такое ограниченіе составовъ практикуется въ силу того, что къ востоку отъ Чаплино вплоть до большихъ сортировочныхъ станцій Авдѣевка и Дебальцево обслуживающіе эти участки восьми-колесные паровозы въ состояніи возить по 44 единицы. Поэтому, чтобы не пополнять и не уменьшать составовъ на Чаплино, составъ поѣздовъ для десяти-колесныхъ паровозовъ западъ отъ Чаплино ограниченъ 44 единицами.

Съ осени 1909 года составы поѣздовъ на участкѣ Верховцево-Авдѣевка увеличены до 54 единицъ.

Кромѣ увеличенія составовъ десяти-колесные паровозы идутъ перегоны нѣсколько быстрѣй, чѣмъ восьми-колесные, сравнительно рѣдко опаздываютъ въ пути, вслѣдствіе чего при обслуживаніи участковъ этими паровозами дѣйствительная скорость

пуская способность участков оказывается ближе къ теоретической, чѣмъ при восьми-колесныхъ паровозахъ.

Что касается мѣры къ достиженію возможно меньшаго пересоставленія поѣздовъ, то о таковыхъ доложено при разсмотрѣніи вопроса 110-в.

По вопросу 113

113. Какія мѣры начальникъ службы движенія докладываетъ, что ведется точный учетъ ежедневной потребности въ паровозахъ линейными отдѣленіями, которыя требуютъ высылки изъ основныхъ депо паровозовъ резервомъ только въ случаяхъ крайней необходимости.

Изъ переданныхъ подкомиссіи и приложенныхъ къ настоящему журналу графиковъ и вѣдомостей видно, что ежемѣсячно высчитывается пробѣгъ одиночныхъ паровозовъ и выясняется детально, насколько этотъ пробѣгъ необходимъ.

Результатомъ такой работы является повышеніе производительнаго пробѣга поѣздовъ съ 60% бывшихъ въ 1908 году до 64% за май, іюнь и іюль текущаго года.

На вопросъ Предсѣдателя подкомиссіи, какіе изъ участковъ дороги являются недостаточно развитыми по отношенію пропускной способности, начальникъ службы движенія докладываетъ, что такими являются участки: Дебальцево—Штеровка, на которомъ уже заканчивается сооруженіе второго пути, Пологи—Бердянскъ, Мушкетово—Ясиноватая, Ростовъ—Таганрогъ и Долгинцево—Пятихатки.

Кромѣ того начальникъ службы движенія высказалъ пожеланіе о необходимости дополнительнаго вознагражденія начальникамъ отдѣленій при достиженіи ими благоприятнаго результата работы отдѣленій, такъ какъ настоящее ихъ положеніе неудовлетворительно и хорошіе работники уклоняются отъ этой отвѣтственной, сложной работы, оплачиваемой недостаточно.

По вопросамъ 114 и 115

114. Какія мѣры начальникъ службы движенія докладываетъ, что въ службѣ движенія премій никакихъ нѣтъ и служащіе службы движенія матеріально не заинтересованы въ результатахъ работы. Съ 1910 года предполагается ввести нѣкоторыя преміи. По мнѣнію начальника службы движенія, преміи для старшихъ служащихъ не только желательны, но и принципиально необходимы, почему и нельзя въ преміяхъ изолировать старшихъ служащихъ.

115. Какія преміи установлены по службѣ движенія? Результаты премій; пожеланія о нихъ.

По вопросам 116 и 117.

116. Какими соображениями руководятся при определении рода, числа и состава пассажирских поездов?

117. Чем гарантируется правильная выработка графиков и расписаний поездов? Насколько при этом удовлетворяются местные потребности пассажиров?

При определении рода, числа и состава пассажирских поездов управление дороги руководствуется данными населенности поездов, о чем составляются ежемесячные свѣдѣнія. Род поездов устанавливается кромѣ того въ зависимости отъ мѣстных потребностей какъ въ смыслѣ постоянно увеличивающагося передвиженія пассажировъ, такъ и въ смыслѣ улучшения согласованія въ узловыхъ пунктахъ съ сосѣдними дорогами, а также и отъ предъявляемыхъ новыхъ требованій самого пассажирскаго движенія.

На Екатерининской дорогѣ главное вниманіе обращено на поезда съ большими пробѣгами, согласованные въ узловыхъ пунктахъ съ поездами другихъ дорогъ и другихъ участковъ своей дороги. При этомъ, въ видахъ удобства пассажировъ, въ широкихъ размѣрахъ примѣняются безпересадочныя сообщенія. Схема согласованія поездовъ и безпересадочныхъ сообщеній прилагается къ настоящему журналу.

Въ то же время на Екатерининской дорогѣ очень слабо обставлены перевозки пассажировъ на короткихъ протяженіяхъ:

а) въ мѣстномъ пригородномъ сообщеніи г. Екатеринослава на востокъ до ст. Синельниково и на западъ до ст. Запорожье и Тритузная и

б) въ угольномъ районѣ между станціями Дебальцево, Ясиноватая, Юзово.

Вслѣдствіе этого поезда дальняго слѣдованія при прохожденіи по вышеуказаннымъ участкамъ оказываются переполненными мѣстными пассажирами, стѣсняющими пассажировъ, ѣдущихъ на дальнія разстоянія. Но при этомъ и мѣстные пассажиры терпятъ неудобства въ виду того, что дальніе поезда приходится согласовывать съ другими поездами въ нѣсколькихъ пунктахъ, вслѣдствіе чего такіе поезда не всегда проходятъ пригородные и угольные участки въ удобное для мѣстныхъ пассажировъ время. Эти неудобства еще болѣе усиливаются при опозданіи поезда дальняго хода.

Въ дополненіе къ сказанному необходимо замѣтить, что особенно точнаго учета населенности поездовъ не дѣлается и потому всегда можетъ оказаться, что своевременно можетъ не быть установлена необходимая прицѣпка или отцѣпка вагоновъ.

По вопросу 118.

118. Принятый на дорогѣ способъ движенія товарныхъ поездовъ: по подо-

Графикъ составляется для максимальнаго числа паръ поездовъ даннаго участка дороги. Примѣняясь къ ежедневной потребности, всѣ товарные поезда, за исключеніемъ ускоренныхъ, слѣдуютъ безъ расписанія, придерживаясь установленнаго времени прохода между остановочными пунктами.

Кондукторскія и паровозныя бригады во время хода товарных поѣздовъ руководствуются таблицей хода этихъ поѣздовъ. Контролемъ правильности хода товарныхъ поѣздовъ служатъ путевые журналы, сопровождающіе каждый товарный поѣздъ, станціонные журналы и графики исполненнаго движенія. Образецъ графика представляется Комиссiи.

По вопросу 119

19. Организация начальниѳ службы движенія докладываетъ, что отдѣлъ статистики состоитъ изъ дѣлопроизводствъ:

- 1) Учета пробѣга поѣздовъ, вагоновъ, вагонныхъ осей, работы подвижнаго состава и составленія статистической отчетности;
- 2) Обмѣна съ сосѣдними дорогами вагонами, срочнаго возврата вагоновъ и приспособленій и неправильнаго перехода вагоновъ;
- 3) Учета оборота вагоновъ по №№ по обмѣну съ сосѣдними дорогами, разработки ежегодной переписи вагоновъ. Справки по неправильному переходу вагоновъ и требованія возмѣщенія вагоновъ, ушедшихъ безъ записи;
- 4) Денежныхъ расчетовъ съ дорогами по найму вагоновъ за пользованіе цистернами и веденіе бюджетной книги.

Ежемѣсячно начальникамъ отдѣленій разсылаются свѣдѣнія о времени нахожденія поѣздовъ въ пути за истекшей мѣсяцъ, причемъ обращается вниманіе на тѣ участки, гдѣ почему-либо поѣзда идутъ дольше, чѣмъ въ прежніе мѣсяцы. То же дѣлается и въ отношеніи среднихъ составовъ, только не ежемѣсячно, а по мѣрѣ обнаруженія ухудшенія составовъ, такъ какъ въ составахъ частыхъ и рѣзкихъ колебаній не наблюдается.

Для наглядности приводятся данныя средняго пробѣга инвентарнаго и рабочаго вагона:

въ 1906 г.—инвентарн.	14.610 вер.;	рабоч.	20.211 верстѣ
„ 1907 г.—	„ 14.117	„	17.863
„ 1908 г.—	„ 13.743	„	18.037

Пониженіе пробѣга инвентарнаго и рабочаго вагона объясняется тѣмъ, что въ 1906 г. было въ паркѣ дороги въ январѣ—30.717 (изъ нихъ собственныхъ 30.681 и нанятыхъ 36); въ декабрѣ—33.011 (собственныхъ 33.559 и сдано въ наемъ 548 ваг.); въ 1908 г. въ январѣ—36.107 (изъ нихъ собственныхъ 33.878 + 2.229 нанятыхъ чужихъ дорогъ); въ декабрѣ—38.430 (изъ нихъ 35.598 + 2.832 нанятыхъ чужихъ дорогъ), т. е. инвентаръ увеличился въ среднемъ на 3.000 вагоновъ, или на 9,4%. При столь значительномъ увеличеніи парка въ концѣ 1907 года и почти въ теченіе всего 1908 г. былъ постоянный избытокъ вагоновъ. А такъ какъ на Екатерининской дорогѣ нѣтъ особыхъ парковъ для установки излишка вагоновъ, а направленіе ихъ на мало-

дѣятельную линію второй Екатерининской вызываетъ излишніе пробѣги, то излишніе вагоны не всегда представлялось возможнымъ тщательно выдѣлать изъ рабочаго парка. Эти вагоны оставались не выдѣленными, загромождали узловые станціи и тѣмъ понижали результаты работы.

Кромѣ того, необходимо имѣть въ виду, что въ числѣ вагоновъ, поступившихъ на Екатерининскую дорогу въ теченіе 1906 г. паходятся 1.733 вагона „Фоксъ-Арбеля“ подъемной силы 2.250 пудовъ. Эти вагоны имѣютъ оборотъ отъ 11 до 15 дне въ то время какъ оборотъ нормальныхъ вагоновъ не превышаетъ 4,5—5,5 дней; поступленіе этихъ вагоновъ сильно понижаетъ прежніе результаты общей работы вагоновъ.

По вопросу 120

120. Организція начальникъ сл. движенія докладываетъ, что обмѣнъ вагоновъ производится, примѣнительно къ подлежащимъ параграфамъ сего соглашения о пользованіи вагонами, въ 13 обмѣнныхъ пунктахъ, изъ коихъ 9 являются станціями общаго пользования только 4 имѣютъ отдѣльныя станціи Екатерининской и сосѣднихъ дорогъ. Въ виду недостаточнаго развитія обмѣнныхъ станцій работа ихъ въ общемъ затруднена.

Сверхъ того, въ виду объединенія большей части станцій сличеніе документовъ съ №№ переходящихъ вагоновъ въ натуру производится недостаточно тщательно. Поэтому, переходъ вагоновъ безъ записи великъ и происходитъ преимущественно въ сторону теченія груженыхъ вагоновъ, т. е. съ Екатерининской дороги на сосѣднія. Для устраненія неправильнаго перехода вагоновъ практикуется на передаточныхъ станціяхъ контрольное списываніе вагоновъ, но по недостатку штата конторщиковъ, оно не всегда выполняется удовлетворительно.

Отдѣлъ статистики производитъ учетъ оборота вагоновъ №№ и предъявляетъ требованія на возмѣщеніе вагоновъ; въ 1907 и 1908 г.г. было возмѣщено по требованіямъ статистики по 400 вагоновъ въ годъ. До сентября 1908 г. за обнаруженіе неправильнаго перешедшаго вагона уплачивалась премія въ размѣрѣ 1 р. 50 к. съ вагона (за счетъ очер. № 46 смѣты), но съ сентября 1908 по недостатку ассигнованія эта премія уменьшена до 25 к. съ вагона, каковой размѣръ является недостаточнымъ.

Результаты майской переписи вагоновъ за послѣдніе годы д. Екатерининской ж. д. выразились въ слѣдующихъ цифрахъ:

1903 годъ — 15 (недостача)	1906 годъ — 156
1904 „ — 40	1907 „ + 385
1905 „ + 85 (избытокъ)	1908 „ — 1174

Увеличеніе числа неправильно перешедшихъ вагоновъ безъ записи за 1908 годъ объясняется дѣйствіями объединенны

станцій Миллерово и Звѣрево Юго-Восточныхъ ж. д. и отчасти нѣкоторыхъ станцій общихъ съ Южными дорогами. На основаніи этого управленіе Екатерининской ж. д. ходатайствовало въ началѣ сего года о разъединеніи станцій Миллерово и Звѣрево. Вопросъ этотъ однако еще не разрѣшенъ.

Никакой существенной разницы въ обмѣнѣ казенныхъ дорогъ между собой и казенныхъ дорогъ съ частными—нѣтъ.

По вопросу 121

121. Какое участие начальник сл. движенія докладываетъ, что детальная разработка проектов по развитію перегоновъ и станцій для внесенія ихъ въ смѣту производится средствами и распоряженіемъ сл. пути на основаніи данныхъ, получаемыхъ отъ сл. движенія; эти данныя провѣряются предварительно на мѣстѣ въ отношеніи цѣлесообразности требуемыхъ для удовлетворенія нуждъ движенія работъ по усиленію пропускной и провозной способностей данныхъ участковъ и станцій.

Пособіемъ по настоящему вопросу служить представляемая ежегодно вѣдомость обслѣдованія пропускной способности дороги за истекшій годъ, служащая одновременно основой выработки максимальнаго графика товарнаго движенія, и обслѣдованіе потребнаго роста пропускной способности дороги на ближайшее пятилѣтіе 1908—1912 г.г.

Что же касается второй части вопроса, а именно вопроса о неудовлетвореніи потребностей движенія въ то время, когда производятся работы для излишняго развитія дороги, то большихъ отступленій отъ плана нормальнаго развитія не наблюдалось, хотя, въ силу ежегодно урѣзываемаго почти на 60% кредита на развитіе станцій, перегоновъ (укладкой второго пути и смягченіемъ профиля), этотъ планъ не можетъ быть вполнѣ исползованъ.

Ростъ перевозокъ горнозаводскихъ грузовъ сильно опередилъ пріемоспособность и пропускную способность дороги, почему ежегодно зимой число принимаемаго угля для перевозокъ сокращается и часто требованія углепромышленниковъ отклоняются. Поэтому потребность въ развитіи узловъ и погрузочныхъ станцій представляется особенно необходимой.

Вопросъ 122 былъ рассмотрѣнъ въ числѣ вопросовъ коммерческой службы.

По вопросу 123

123. Какими способами предусмотрено, что постоянный систематическій контроль соответствія прибывшихъ, а также принятыхъ къ отправленію частныхъ грузовъ съ документами на станціяхъ Екатерининской дороги не

товаровъ, при отсут- производится вслѣдствіе неимѣнія для этого необходимаго шта ствіи провѣрки ихъ та служащихъ. Подобный контроль производится на станціяхъ въ п. п., промежу- періодически ревизорами сл. движенія, ревизорами станціонна точныхъ между стан- го счетоводства и чинами мѣстнаго Государственнаго Контроля ціями отправленія и во время пребыванія ихъ на станціяхъ для исполненія прямыхъ назначенія?

124. Какимъ обра- ихъ обязанностей. Независимо отъ этого тѣми же агентами зомъ осуществляется контроль правильности перевозки грузовъ періодически производи надзоръ за правиль- дится также и въ поѣздахъ на промежуточныхъ станціяхъ, для ностью составленія каковой цѣли берутся на выдержку вагоны со сборнымъ гру документовъ грузовъ зомъ, въ которыхъ и провѣряется грузъ по документамъ. и денежныхъ, по операціямъ наложен- ныхъ платежей и осудной?

По вопросамъ 124 и 125,

125. Какъ осуще- относящимся къ сл. сборовъ, начальникъ сл. сборовъ, въ допол ствляется надзоръ за неніе къ изложенному въ отвѣтъ по вопросу 24, докладываетъ, сроками доставки для что при отправкѣ груза на чужую дорогу документы сличаются устраненія возмож- съ дѣйствительностью. Что касается наложенныхъ платежей, то ности предъявленія до настоящаго времени пересылочная вѣдомость не заключала неправильныхъ ис- въ себѣ суммы, а только № платежа, что могло способствовать новъ за просрочку злоупотребленіямъ; теперь это измѣнено. въ доставкѣ?

По вопросу 126

126. Исключитель- начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что сборные грузы перево ная продолжитель- зятся по Екатерининской дорогѣ по большей части съ просроч ность пребыванія кой, что объясняется: грузовъ въ пути въ 1) Составомъ дороги изъ цѣлой сѣти отдѣльныхъ участковъ зависимости отъ пе- разныхъ направленій, раздѣленныхъ другъ отъ друга многочи ресортировки и пере- сленными внутренними узлами. грузки сборныхъ гру- зовъ.

2) Недостаткомъ спеціальныхъ перегрузочныхъ платформъ, вслѣдствіе чего на большей части станцій перегрузку и сорти- ровку приходится производить или у пассажирской платформы, какъ на примѣръ, на ст. Дебальцево, Иловайская, Чаплино и др. или у товарнаго пакгауза, какъ, на примѣръ, на ст. Екатери- нославъ, при каковыхъ условіяхъ производство сортировки и пе- регрузки отнимаетъ очень много времени.

На всей дорогѣ имѣются только 4 станціи съ удовлетвори- тельными крытыми платформами для сортировки: Пятихатки на 22 вагона, Горловка на 22 вагона, Гниловская на 22 вагона, Ку- пянскъ на 16 вагоновъ. Считая по три подачи и уборки ваго новъ къ платформѣ на этихъ станціяхъ, можно пересортировать до 66, 66, 66 и 48 вагоновъ въ сутки.

3) Недостаткомъ освѣщенія, почему производство сортировки въ темное время крайне затруднительно.

На вопросъ Предсѣдателя, какимъ образомъ стоитъ вопросъ пересортировки по отношенію къ сосѣднимъ дорогамъ, В. А. Гаевскій замѣчаетъ, что вопросъ этотъ можетъ быть рациональнѣ рѣшенъ только предоставленіемъ возможности станціямъ погруз

ки мелочныхъ грузовъ грузить таковыя въ опредѣленные дни недѣли, что давало бы возможность грузить полногрузные вагоны въ извѣстные пункты и направленія. Препятствіемъ этому въ настоящее время служатъ сроки доставки.

Данный вопросъ въ настоящее время разрабатывается въ районныхъ комитетахъ.

Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что въ этомъ вопросѣ приходится часто сталкиваться дорогамъ Екатерининской съ Южными и объ дороги по возможности оказываютъ услуги другъ другу.

Начальникъ дороги добавляетъ ко всему изложенному, что съ цѣлью уменьшенія просрочекъ въ доставкѣ сборныхъ грузовъ необходимо сосѣднимъ дорогамъ сговориться о выборѣ опредѣленныхъ пунктовъ, гдѣ сборные грузы разсортировывались бы въ опредѣленные вагоны по извѣстнымъ направленіямъ. При этомъ возможно было бы избѣжать повторныхъ пересортировокъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и излишнихъ задержекъ грузовъ.

По вопросу 127

127. Складочныя доложено, что потребность въ складочныхъ помѣщеніяхъ на каждой станціи опредѣляется управленіемъ дороги въ зависимости отъ количества и свойствъ перерабатываемаго груза. Главными недостатками складочныхъ помѣщеній являются грузы хлѣбные и мелочные. Последніе по всей дорогѣ обезпечены складочными помѣщеніями въ достаточной степени; что же касается хлѣба, то въ виду кратковременности сезона перевозки (2 мѣсяца—апрѣль и май и 3 мѣсяца: августъ—октябрь) и его интенсивности иногда при заполненіи складочныхъ помѣщеній дорога бываетъ поставлена въ необходимость прибѣгать къ складыванію принимаемаго къ отправленію хлѣба на временныя настилы, покрывая его брезентами. При наступленіи ненастной погоды, сложенный такимъ образомъ хлѣбъ подвергается опасности быть подмоченнымъ, почему необходимо признать этотъ способъ складыванія хлѣба крайне убыточнымъ и нежелательнымъ; но при недостаточности средствъ, отпускаемыхъ на устройство складочныхъ помѣщеній слѣдуетъ признать, что лишь широкое развитіе приписныхъ складовъ могло бы явиться удовлетворительнымъ рѣшеніемъ вопроса о такомъ храненіи хлѣба, которое не было бы убыточно для дороги.

Вѣдомость складочныхъ помѣщеній Комиссіи представляется.

Необходимо также отмѣтить, что на Екатерининской дорогѣ ощущается крайняя нужда въ огражденіи станцій, такъ какъ большинство станцій не ограждено и при отсутствіи освѣщенія охрана груза затруднительна.

По вопросу 128

128. Стоимость работ низших служащих по перегрузкѣ, нагрузкѣ, выгрузкѣ. Положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ; ставки этихъ работъ; желательны ли измѣненія въ положеніяхъ? начальникъ сл. движенія докладываетъ, что на всѣхъ станціяхъ Екатеринбургской жел. дор. за 1908 г. нагружено, выгружено, перегружено и разсортировано средствами станцій 156.237.417 пудовъ разнаго груза. Работа эта обошлась въ 216.157 рублей. Такимъ образомъ стоимость переработки 1.000 пудовъ груза составляетъ 1 руб. 38 коп. Для болѣе подробнаго освѣщенія этого вопроса Комиссiи представляются: 1) Временное нормальное положеніе о хозяйственномъ способѣ производства товаро-станціонныхъ работъ и 2) высшія нормы на нагрузочно-выгрузочныя работы на 1908 годъ. Надобности въ измѣненіи нормальнаго положенія не встрѣчается.

129. Что можетъ быть сдѣлано для упрощенія формальностей по приему и выдачѣ грузовъ? Вопросы 129 и 130 относятся къ службѣ сборовъ. Не давъ опредѣленнаго отвѣта по вопросу 129, начальникъ сл. сборовъ сообщаетъ, что соотвѣтствіе между числомъ грузовъ отправленныхъ и полученныхъ контролируется сличеніемъ от

130. Какъ контролируется соотвѣтствіе между числомъ грузовъ отправленныхъ и числомъ грузовъ полученныхъ? Установленъ ли контроль товарныхъ поѣздовъ? правокъ съ выдачей и остаткомъ. Контроль товарныхъ поѣздовъ производится ревизорами станціоннаго счетоводства на крупныхъ пунктахъ.

Начальникъ сл. движенія считаетъ, что организованнаго контроля товарныхъ поѣздовъ въ сущности не имѣется. Одно изъ мѣръ противъ злоупотребленій начальникъ сл. движенія считаетъ пересылку документовъ въ поѣздахъ въ особыхъ пакетахъ, чтобы везущій документы кондукторъ не зналъ, что въ нихъ заключается.

По вопросу 131

131. Какъ организованъ контроль за расходами по переработкѣ грузовъ и распоряженіями низшихъ агентовъ, подразумевающая всѣ операціи при погрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ, всѣ удостовѣренія о сдачѣ, недостакахъ, порчѣ, пропажѣ, а равно о продажѣ непринятаго по тѣмъ или инымъ причинамъ получателемъ груза? начальникъ сл. движенія докладываетъ, что запись рабочей силы даннымъ операціямъ производится начальникомъ станціи въ особую вѣдомость; уплатой денегъ завѣдываютъ артельщики.

По вопросу 132

132. Каковъ установленъ надзоръ для устраненія безплат- начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что мѣры къ устраненію перевозокъ товаровъ подъ видомъ багажа сводятся къ тому, предъявляемый къ перевозкѣ багажъ по пассажирскимъ биле

Въ перевозкѣ то-тамъ принимается лишь въ томъ случаѣ, если онъ заключенъ въ корзины, сундуки и другую дорожную тару. Багажъ же въ видѣ прописываемыхъ по билетамъ пассажировъ, не находящихся въ дѣйствительности багажа и др. злоупотреблений при перевозкѣ пассажировъ.

По вопросу 133.

Наличіе неогражденныхъ станцій на дорогѣ, кромѣ ст. Екатеринбургъ и Таганрогъ, не даетъ возможности контролировать билеты при выпускѣ пассажировъ на перронъ, поэтому отъ пассажировъ требуется предъявленіе билетовъ при входѣ въ вагоны, но такъ какъ на каждый вагонъ назначать по отдѣльному кондуктору не представляется возможнымъ по недостатку кондукторовъ, вслѣдствіе чего на одного кондуктора приходится по 2—3 вагона, а въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, перевозящихъ пассажировъ IV-го класса, на одного кондуктора приходится иногда до 5—6 вагоновъ, то при такомъ положеніи мѣры къ недопущенію безбилетныхъ слабы до крайности. Наконецъ, часто практикуемое безбилетными пассажирами вскакиваніе на ходу поѣзда остается безнаказаннымъ, такъ какъ они соскакиваютъ и убѣгаютъ до полной остановки поѣзда.

Практикуемый на дорогѣ обычный контроль, черезъ постоянныхъ и временныхъ ревизоровъ, а равно привлеченіе кондукторовъ, у которыхъ найдены безбилетные пассажиры, къ судебной ответственности по ст. 76³ Уст. о наказ., не можетъ искоренить безбилетнаго поѣзда, такъ какъ такіе пассажиры стараются садиться въ вагонъ въ моментъ отхода поѣзда, и въ виду этого постоянно являются случаи, гдѣ трудно опредѣлить степень виновности кондукторской бригады, чѣмъ и объясняется громадный процентъ оправдательныхъ приговоровъ по дѣламъ, по которымъ кондукторы привлекались къ судебной ответственности. Для искорененія безбилетнаго поѣзда необходимъ законъ, по которому безбилетный пассажиръ уплачивалъ бы немедленно крупный штрафъ, а при нежеланіи платить таковой, подвергался хотя бы кратковременному аресту, какъ это введено въ Германіи и другихъ государствахъ.

По вопросу 134.

Механическія приспособленія въ видѣ централизаціи стрѣлокъ и сигналовъ введены только на станціяхъ съ большимъ движеніемъ, почему и служба при этихъ аппаратахъ въ большинствѣ случаевъ трехсѣмьная. Тѣ же служащіе, обслуживающіе механическія приспособленія, ведутъ и отчетность по своей работѣ

сти движенія, прии (журналы, блокировки), образцы которой переданы въ Высшу мая во вниманіе при- Комиссію.

При тяжелыхъ условіяхъ жизни въ рудничномъ районѣ, гд цѣны на всѣ жизненные продукты велики и квартиръ нѣтъ, с и б) производства не- ставъ низшихъ агентовъ службы движенія мало удовлетворит обходимой отчетно- лень. Служащіе изъ числа мѣстныхъ крестьянъ являются н створительности со- дежурство послѣ производства домашнихъ хозяйственныхъ р става низшихъ аген- ботъ, къ мѣсту службы имъ часто приходится пройти нѣсколы товъ службы движе- верстъ по плохимъ грунтовымъ дорогамъ, поэтому они являют нія. на дежурство утомленными и на дежурствѣ часто спятъ. Уход съ дежурства домой, они тащутъ домой все, что попадаетъ им подь руку, и не преслѣдуютъ своихъ односельчанъ, замѣченныхъ въ воровствѣ на станціяхъ и въ поѣздахъ.

Такимъ образомъ, низшіе служащіе изъ числа мѣстныхъ жи телей являются элементомъ самымъ ненадежнымъ. Для улучш нія личнаго состава низшихъ служащихъ является желател нымъ замѣнить мѣстныхъ жителей болѣе дисциплинованнымъ нижними чинами изъ другихъ мѣстностей. Для этой цѣли н обходимо построить достаточное количество жилыхъ домовъ чтобы служащіе имѣли возможность жить въ казенныхъ квад тирахъ у мѣста службы, при чемъ самыя квартиры были бы до статочными для размѣщенія служащихъ съ семьями. При та кихъ условіяхъ несомнѣнно сократится воровство грузовъ и ма теріаловъ, а служащіе будутъ дорожить службой.

В. А. Гаевскій указалъ, что вопросъ о предѣльномъ возрастѣ служащихъ является однимъ изъ важныхъ вопросовъ, который можетъ быть рѣшенъ только обезпеченіемъ пенсій старыхъ слд жащихъ. Такъ, имѣются среди служащихъ, напримѣръ, коммер ческой службы дряхлые старики агенты по розыску грузовъ, ко торые совершенно непригодны къ подвижной и трудной ра ботѣ, возлагаемой на такого рода агентовъ. Уволить же ихъ трудно, такъ какъ они должны остаться безъ всякаго обезпече нія. Это явленіе особенно замѣтно на старыхъ дорогахъ, гдѣ агенты несутъ свою службу еще съ основанія дороги; бывають случаи, что старыхъ агентовъ одной службы переводятъ въ дрѣ гую службу, какъ будто бы тамъ работы отъ нихъ не требуется

Признавая за такими лицами заслугу въ теченіе того вре мени, когда они несли тяжелую и отвѣтственную работу, слѣ дуетъ учредить для нихъ пенсіи въ такомъ размѣрѣ, чтобы они могли покойно отдыхать; на мѣсто же ихъ поставитъ болѣе мо лодыхъ, интенсивность работы которыхъ будетъ много выше чѣмъ стариковъ. Вопросъ этотъ долженъ быть разработанъ въ возможно скоромъ времени, дабы не дать возможности влачит жалкое существованіе бывшимъ старымъ служащимъ желѣзной дороги, которыхъ нѣкоторые начальники дорогъ просто уволят

няютъ, не озабочиваясь ихъ дальнѣйшей судьбой. Такое къ нимъ безсердечное отношеніе несправедливо.

Предсѣдатель подкомиссіи признаетъ, что изложенный взглядъ В. А. Гаевского заслуживаетъ полнаго вниманія; изложенное В. А. Гаевскимъ еще разъ доказываетъ необходимость въ скорѣйшей разработкѣ „Положенія о служащихъ“, въ которомъ между прочимъ долженъ быть предусмотрѣнъ и предѣльный возрастъ служащихъ.

По вопросу 135

135. Какъ опре-
дѣляются нормы воз-
награжденія аген-
товъ службы дви-
женія?

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что ни на Екатерининской дорогѣ, ни на другихъ дорогахъ никакихъ нормъ не выработано, что слѣдуетъ признать ненормальнымъ. Для техническихъ агентовъ едва ли какія-либо нормы и возможны; что же касается коммерческихъ агентовъ, то безъ нормъ нельзя добиться увеличенія вознагражденія агентамъ движенія за счетъ уменьшенія числа ихъ, ибо при сокращеніи штатовъ ассигнованіе уменьшается, хотя бы работа осталась та же.

По нѣкоторымъ №№ смѣты есть измѣрители, но существующій, напримѣръ, измѣритель, по очередному № 178 смѣты съ 1.000 пуд. перевезеннаго груза безъ всякаго раздѣленія по роду перевозокъ совершенно непригоденъ, такъ какъ увеличеніе пассажирскаго движенія не измѣняетъ кредита, отпускаемаго по этому №, уменьшеніе же грузового движенія сейчасъ же отражается на кредитѣ; потому, казалось бы, необходимо выработать, сколько приходится работъ въ нормальный день для:

- 1) кассировъ товарныхъ по числу отправокъ: а) прибывшихъ, б) отправленныхъ, в) или тѣхъ и другихъ вмѣстѣ,
- 2) кассировъ билетныхъ по числу проданныхъ билетовъ,
- 3) кассировъ багажныхъ по числу выданныхъ багажныхъ квитанцій,
- 4) кассировъ-артельщиковъ по размѣру выручки,
- 5) кассировъ всѣхъ кассъ и ихъ помощниковъ по каждой изъ операций, поименованныхъ въ п. п. 1, 2, 3 и 4,
- 6) агентовъ по передачѣ грузовъ и ихъ помощниковъ по числу принятыхъ и сданныхъ: а) вагоновъ и б) отправокъ,
- 7) конторщиковъ при кассахъ и товарныхъ конторахъ, по числу доставленныхъ документовъ разныхъ наименованій,
- 8) вѣсовщиковъ—по числу взвѣшиваній принятыхъ и выданныхъ мѣстъ.

Выработавъ нормы, слѣдуетъ уничтожить штатныя вѣдомости по № 178 и назначить кредитъ порядкомъ, указаннымъ для № 193 по товаро-станціоннымъ работамъ.

На большихъ и отпускныхъ должно ассигновать особую дополнительную сумму, хотя бы въ половинномъ размѣрѣ ихъ нор-

мального заработка, такъ какъ работа больныхъ и отпускныхъ будетъ передаваться другимъ лицамъ по нормѣ, а больнымъ и отпускнымъ придется оставаться безъ содержанія.

На содержаніе составителей и сцѣпщиковъ кредитъ по № 179 также долженъ быть ассигнуемъ въ зависимости отъ числа переработанныхъ вагоновъ, а не по штатамъ.

По вопросу 136

136. Какъ достигается правильное распределеніе труда служащихъ?

начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что распределеніе труда между служащими возлагается на непосредственныхъ начальниковъ служащихъ, несущихъ на себѣ отвѣтственность за исполненіе ихъ работъ.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда является сомнѣніе въ правильности распределенія труда между служащими, управленіемъ дороги назначается всестороннее обследованіе особыми комиссіями при участіи служащихъ службы сборовъ, коммерческаго отдѣла и Государственнаго Контроля (какъ это имѣло мѣсто въ текущемъ году для ст. Екатеринбургъ). Въ зависимости отъ результатовъ обследованія возстанавливается правильное теченіе работъ.

Ж. Служба телеграфа.

По вопросу 137

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

замѣститель начальника службы телеграфа А. З. Герасимовъ докладываетъ, что служебныя телеграммы, поданныя вопреки существующихъ правилъ, таксируются за счетъ виновныхъ. Для сокращенія числа словъ въ телеграммахъ имѣется „нормальный сводъ сокращенныхъ адресовъ служебныхъ телеграммъ“, утвержденный Министромъ Путей Сообщенія 19-го марта 1902 года, и списокъ сокращенныхъ адресовъ, не вошедшихъ въ нормальный сводъ, объявленный по дорогѣ приказомъ отъ 5-го сентября 1909 года за № 205 („Вѣстникъ“ № 130). Кромѣ того, вырабатывается положеніе о пользованіи телеграфомъ и прочими электрическими устройствами на дорогѣ.

Провода являются столь загруженными, что приходится прибѣгать къ поѣзднымъ телеграммамъ, т. е. пересылаемымъ съ поѣздами.

По вопросу 138

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

Комиссіи передана особая вѣдомость.

По вопросу 139

139. Какое влияние замѣститель начальника службы телеграфа сообщает, что установка сокращение расходов по телеграфу имѣетъ установка электро-железныхъ аппаратовъ и микроблокировка? расновка жезловыхъ и блокировочныхъ аппаратовъ не уменьшаетъ расходовъ по службѣ телеграфа, такъ какъ съ установкой означенныхъ приборовъ сокращается только число поѣздныхъ телеграммъ, служебная же корреспонденція отъ этого не уменьшается. Имѣющаяся въ службѣ телеграфа графическая таблица роста количества десятисловныхъ телеграммъ за время съ 1884 по 1908 г.г. передана Высшей Комиссiи.

По вопросу 140

140. Чѣмъ определяется количество аппаратовъ и агентовъ телеграфа на станціяхъ? Сколько аппаратовъ допущается въ кругѣ работы жезлахъ и безъ жезловъ, при блокировкѣ и безъ блокировки? замѣститель начальника службы телеграфа докладываетъ, что число телеграфистовъ, количество аппаратовъ и типъ таковыхъ („Морзе“, „Морзе-дуплексъ“, „Витстонъ“) тѣсно связаны съ дѣятельностью дороги и размѣромъ корреспонденціи какъ служебной, такъ и общей, а именно: на станціяхъ съ однимъ поѣзднымъ аппаратомъ число телеграфистовъ опредѣляется густотой движенія поѣздовъ — 2-хъ и 3-хъ-смѣнное дежурство; на станціяхъ, гдѣ имѣется два и болѣе аппаратовъ, назначеніе числа телеграфистовъ находится въ зависимости отъ количества телеграммъ, переданныхъ и принятыхъ по данному телеграфному кругу и отъ коэффициента загруженности провода, причѣмъ 2-хъ-смѣнное дежурство примѣняется при аппаратахъ, на которыхъ обмѣнивается въ общей сложности до 250-ти десятисловныхъ телеграммъ въ сутки; на аппаратахъ свыше 250-ти телеграммъ въ сутки примѣняется 3-хъ-смѣнное дежурство.

При опредѣленіи числа аппаратовъ въ кругѣ и типа таковыхъ принимается во вниманіе количество обмѣниваемой по данному кругу корреспонденціи въ цѣляхъ равномернаго распределенія ея по станціямъ. Число поѣздныхъ аппаратовъ въ кругѣ колеблется отъ 3-хъ до 5-ти, при блокировкѣ же признано возможнымъ на нѣкоторыхъ участкахъ увеличить число аппаратовъ въ кругѣ до 7.

В. А. Гаевскій указываетъ на то огромное значеніе, которое имѣетъ телеграфъ для жел. дорогъ. Но при всей пользѣ, получаемой отъ телеграфа, всетаки слѣдуетъ стремиться къ устройству и телефоннаго сообщенія, отчего результаты работы дороги должны значительно улучшиться въ смыслѣ быстроты производства той или иной работы.

Харьковскій пораіонный и угольный комитеты пользуются бесплатно желѣзнодорожнымъ телеграфомъ и всѣ распоряженія ихъ идутъ путемъ телеграммъ.

Н. А. Масловъ замѣчаетъ, что пользованіе желѣзнодорожнымъ телеграфомъ пораіоннымъ и угольнымъ комитетами слѣдуетъ учитывать и знать, сколько дорогамъ обходятся эти телеграммы.

Начальникъ дороги указываетъ, что устройство телефоннаго сообщенія на линіи весьма желательно и частичныя попытки такого устройства были.

Помощникъ начальника службы телеграфа докладываетъ, что количество передаваемыхъ телеграммъ отъ Харьковскаго порайоннаго и угольнаго комитетовъ очень большое и постепенно увеличивается.

Что же касается поднятаго вопроса о соединеніи съ линіей телефономъ, то частями такое сообщеніе существуетъ при помощи фонопоровъ.

III. ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ.

25 сентября во второй части утренняго и вечерняго соединенныхъ засѣданійхъ подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи и совѣта Екатерининской желѣзной дороги, были рассмотрѣны вопросы, которые Особая Высшая Комиссія постановила предложить на мѣстахъ при обследованіи организаціи желѣзныхъ дорогъ (приложеніе къ журналу 5 засѣданія организаціонной подкомиссіи), а именно:

По I вопросу программы организаціонной подкомиссіи:

- 1) Каково протяженіе участковъ и отдѣленій разныхъ службъ?
- 2) Каковы предѣлы полномочій ихъ начальниковъ по личному составу, бюджетнымъ вопросамъ и спеціальнымъ ихъ обязанностямъ?
- 3) Каковы размѣры движенія поѣздовъ и грузовъ по разнаго рода участкамъ за послѣдній годъ? Характеръ, направленіе и обмѣнъ.
- 4) Какое вліяніе можетъ имѣть перемѣщеніе границъ данной дороги на ускореніе движенія грузовъ и сокращеніе общаго обмѣна на дорогъ?
- 5) Получить графикъ размѣщенія мастерскихъ и депо съ указаніемъ ихъ спеціальнаго назначенія и наивыгоднѣйшаго расположенія; опредѣлить стоимость новаго устройства и доставляемая имъ выгоды.

По вопросу 2 программы:

- 1) Что можетъ быть предоставлено компетенціи управленія дороги:
 - а) по исполненію смѣты,
 - б) по договорамъ,
 - в) по заказамъ,
 - г) по техническимъ вопросамъ?

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

3) Какою желателенъ порядокъ заказа и поставки подвижного состава?

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

5) Подробное описание дѣйствующаго на дорогѣ способа приобрѣтенія: топлива, лѣсныхъ матеріаловъ, камня, кирпича, балласта, рельсъ, шпаль, 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 приобрѣтенія 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 приобрѣтаются не матеріальной службой? Сколько? На какихъ условіяхъ производятся поставки и приѣмки?

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

9) Желательно ли сохраненіе матеріальной службы и не слѣдуетъ ли предоставить приобрѣтеніе службамъ потребительницамъ?

По вопросу 3 программы:

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

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

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

в) начальникамъ участковъ (дистанцій) и отдѣленій:

α) пути — кромѣ дорожныхъ мастеровъ, смотрителейъ зданій и счетоводовъ участковъ,

β) тяги — кромѣ поѣздныхъ машинистовъ,

γ) движенія — кромѣ ревизоровъ, начальниковъ станцій, передаточныхъ агентовъ и кассировъ, съ оставленіемъ за министерствомъ права veto по этимъ назначеніямъ.

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

По вопросу 5 программы:

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

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

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

По вопросу 6 программы:

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

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

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

4) Организация смазки подвижнаго 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 ручнаго 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 II программы:

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

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

3) Количество подрядческихъ: нарядовъ и бесплатныхъ билетовъ.

Въ виду того, что три первыхъ пункта I вопроса частью освѣщены при разсмотрѣніи программы хозяйственныхъ вопросовъ, частью изложены въ представленномъ Комиссии по программѣ, приложений къ журналу 6 засѣданія организационной подкомиссии, матеріалѣ, Предсѣдатель подкомиссии предлагаетъ высказаться по пункту 4 вопроса I и въ связи съ нимъ вообще по вопросу о предпочтительности линій большого или малаго протяженія.

Начальникъ дороги В. И. Стульгинскій полагаетъ, что вопросъ о наивыгоднѣйшемъ протяженіи линіи, сосредоточенной въ одномъ управленіи, не можетъ быть рѣшенъ самъ по себѣ, такъ какъ ни длина дороги, ни даже конфигурація не характеризуютъ ея работы и вообще тѣхъ условій, которыя вліяютъ на степень удобства и возможности правильнаго и хозяйственнаго управленія ею.

Начальникъ службы движенія Л. М. Щербаковъ вполне присоединяется къ высказанному начальникомъ дороги, считая, что каждый данный случай долженъ быть разсмотрѣнъ отдѣльно; такъ, напримѣръ, можно опредѣленно сказать, что Балтійскую дорогу присоединять къ С.-Петербурго-Варшавской не слѣдовало; точно также можно сказать, что вторую Екатерининскую жел. дор. можно отдѣлить отъ первой; но если бы рѣшался вопросъ о раздѣленіи первой Екатерининской жел. дор., то, несмотря на ея 2.000 съ лишнимъ верстъ протяженія, слѣдовало бы категорически высказаться противъ раздѣленія. Вообще нельзя указать наивыгоднѣйшіе предѣлы дороги, но можно установить ихъ, изучивъ характеръ работы дороги, при чемъ самъ грузъ дороги долженъ подсказать, какова должна быть ея длина и конфигурація. Теоретически же разсуждая, можно указать преимущества и большихъ и малыхъ дорогъ.

Начальникъ дороги указываетъ, что большія дороги даютъ возможность развить необходимую для успѣха дѣла широту взгляда и, кромѣ того, позволяютъ имѣть хорошіе штаты и держать соответствующихъ людей, зачастую выдающихся специалистовъ; въ настоящее время всѣ техническіе вопросы разрабатываютъ боль-

шія дороги, такъ какъ у малыхъ дорогъ средствъ хватаетъ только на текущую работу.

Послѣ замѣчанія начальника службы движенія о томъ, что прошлая дѣятельность различныхъ желѣзныхъ дорогъ свидѣтельствуесть, что и малыя дороги справлялись со своими задачами, управляющій дѣлами Харьковскаго порайоннаго комитета Ю. И. Успенскій указываетъ, что магистраль Екатерининской желѣзной дороги представляетъ изъ себя одно недѣлимое цѣлое, прямой путь для вывоза руды и угля и, если къ ней присоединить въ сѣверной части небольшіе участки, весь угольный путь будетъ объединенъ, сократятся передачи, получится возможность использованія сквозныхъ поѣздовъ и др. удобства. Такъ называемая вторая Екатерининская желѣзная дорога, равно какъ и Бердянская и даже отчасти Ростовская линіи, какъ линіи преимущественно хлѣбныя, являются для Екатерининской дороги лишними, не имѣющими съ нею грузовой связи. Вопросъ о томъ, куда включить эти линіи, нужно разсмотрѣть подробно по участкамъ, причемъ, разумѣется, относительно нѣкоторыхъ участковъ ихъ тяготѣніе совершенно очевидно, какъ, на примѣръ, тяготѣніе уч. Долгинцево-Долинская—къ Южнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Съ другой стороны, какъ выше сказано, участокъ Користовка—Пятихатки надо присоединить къ Екатерининской желѣзной дорогѣ.

Предсѣдатель подкомиссіи выражаетъ опасеніе, что при присоединеніи послѣдняго участка къ Екатерининской желѣзной дорогѣ придется развивать ст. Користовку, что можетъ вызвать значительные расходы, передъ производствомъ которыхъ слѣдуетъ взвѣсить, дѣйствительно ли эти расходы окупятся послѣ присоединенія.

По вопросу 2, пунктъ 1 начальникъ дороги находитъ, что права управленія, состоящаго изъ начальника дороги и совѣта, слишкомъ ограничены: познакомившись съ инструкціей мѣстнымъ управленіямъ, можно думать, что правъ имъ предоставлено много, на самомъ же дѣлѣ это не такъ, потому что почти все, что рѣшается на мѣстахъ, не есть окончательное рѣшеніе, которое предоставлено центральному управленію.

Нужно замѣтить, что Екатерининская жел. дорога была въ этомъ отношеніи въ счастливомъ положеніи, такъ какъ представители вѣдомствъ въ большинствѣ случаевъ не оставались при особомъ мнѣніи, что имѣло бы послѣдствіемъ направленіе дѣла въ Петербургъ; но, управляя живымъ дѣломъ и сознавая, что всегда возможенъ протестъ со стороны представителей вѣдомствъ и, слѣдовательно, затыжка, приходится идти на уступки и компромиссы; функціи представителей дороги сводились въ сущности къ докладамъ и ихъ защитѣ, причемъ приходилось запрашивать и торговаться; такое положеніе дѣла обуславливаетъ отчасти и

увеличеніе расходовъ. Остановливаясь на вопросѣ о коллегіальности управленія, слѣдуетъ замѣтить, что съ точки зрѣнія начальника дороги коллегіальность желательна, такъ какъ съ учрежденіемъ совѣта отвѣтственность, объемъ которой всегда долженъ соответствовать объему власти, уменьшается; но съ другой стороны этотъ порядокъ убиваетъ всякую инициативу, и теперь, вмѣсто того чтобы распоряжаться, начальнику дороги приходится дѣйствовать все время осторожно, сообразуясь съ цѣлымъ рядомъ обстоятельствъ, не вызываемыхъ пользою дѣла.

Переходя къ компетенціи совѣта, нужно отмѣтить, что одной изъ главнѣйшихъ его функцій является детальное разсмотрѣніе смѣты, которая даже въ томъ случаѣ, когда совѣту даны центральнымъ управленіемъ въ отношеніи какого-либо расхода точныя рамки, все же пересматривается въ Петербургѣ и зачастую значительно измѣняется; по существу же дѣла, разъ совѣтъ признается отвѣтственнымъ и компетентнымъ въ управленіи дорогой, то слѣдовало бы дать ему право распоряжаться отпущеннымъ общимъ кредитомъ по его усмотрѣнію; правда, и теперь совѣтъ имѣетъ право въ предѣлахъ смѣты производить заказы, но и здѣсь онъ ограниченъ годовымъ срокомъ, между тѣмъ какъ для заказовъ нѣкоторыхъ предметовъ этотъ срокъ является недостаточнымъ.

Начальникъ службы пути Н. Д. Хмѣлевскій считаетъ желательнымъ предоставить полное распоряженіе кредитомъ въ предѣлахъ ассигнованія на каждую службу не начальнику дороги, а начальнику этой службы, который является распредѣлителемъ кредита между начальниками участковъ; извѣстная часть кредита службы можетъ быть оставлена у начальника дороги. Далѣе начальникъ службы пути указываетъ на неясность правъ управленія по заказамъ, послѣ чего начальникъ службы тяги А. С. Гутовскій указываетъ, что при значительной отвѣтственности начальниковъ службы права ихъ слишкомъ сужены; такъ разассигнованіе смѣты можетъ дѣлать только начальникъ дороги, а между тѣмъ было бы правильнѣе разбить отпускаемый кредитъ такъ, чтобы часть его оставалась у начальника дороги, а остальное было бы отдано въ распоряженіе начальника службы для распредѣленія по участкамъ, хотя бы даже безъ права самовольно переносить кредиты изъ одного номера въ другой, что слѣдуетъ предоставить начальнику дороги; право перенесенія кредитовъ изъ одного отдѣла въ другой слѣдуетъ предоставить совѣту.

На Екатерининской дорогѣ однимъ изъ важныхъ вопросовъ является сдача въ аренду паровозовъ владѣльцамъ частныхъ вѣтвей, которыхъ примыкаетъ къ Екатерининской желѣзной дорогѣ много; съ просьбами о сдачѣ паровозовъ владѣльцы вѣтвей обращаются обыкновенно въ управленіе дороги къ начальнику ея, который имѣетъ право сдать паровозъ на срокъ не болѣе 3 не-

дѣль; чѣмъ обусловливается такой срокъ—неизвѣстно и, вѣроятно, трудно объяснимо, почему и желательны подобныя права начальника дороги расширить на столько, чтобы онъ могъ распоряжаться самъ. По техническимъ вопросамъ существующій порядокъ замѣтныхъ затрудненій не создаетъ.

Представитель Министерства Финансовъ считаетъ, что необходимо предоставить мѣстному управленію болѣе самостоятельное распоряженіе кредитомъ по новымъ работамъ и по работамъ за счетъ $\frac{1}{5}$ коп.

По пункту 2, вопроса 2

начальникъ дороги находитъ, что учрежденіе инспекціи не принесло той пользы, которую оно могло и должно приносить; главная причина этого заключается въ томъ, что инспектора совершенно не могутъ отступать отъ установленныхъ техническихъ условій, часто нецѣлесообразно строгихъ; необходимо или совершенно уничтожить инспекцію или же разрѣшить инспекторамъ болѣе свободное обращеніе съ техническими условіями. Что касается случаевъ неправильной пріемки заводской инспекціей, то списокъ ихъ Комиссіи представляется.

Начальникъ службы тяги считаетъ, что заводская инспекція необходима, но слѣдуетъ измѣнить порядокъ ея дѣйствій; по существующимъ правиламъ инспекторъ не имѣетъ права безъ разрѣшенія изъ С.-Петербурга ни производить пріемку, ни выдавать свидѣтельства о пріемкѣ; сношенія съ мѣстными управленіями инспекція ведетъ черезъ центральное управленіе, что также усложняетъ дѣло; между тѣмъ есть много заказовъ, за самымъ производствомъ которыхъ нужно слѣдить во время ихъ исполненія, чего дороги сдѣлать не могутъ; кромѣ того, тогда пришлось бы при одинаковыхъ заказахъ нѣсколькихъ дорогъ имѣть такихъ слѣдящихъ за исполненіемъ агентовъ со всѣхъ этихъ дорогъ, что является и неудобнымъ и излишнимъ.

Начальникъ службы пути всецѣло присоединяется къ мнѣнію, высказанному начальникомъ службы тяги.

По 3 пункту вопроса 2

начальникъ службы тяги указываетъ, что на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ техническія конторы занимаются проектами и расчетами новаго подвижного состава; слѣдовало бы также дать возможность и казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ заниматься проектированіемъ и выработкой новыхъ типовъ подвижного состава и усовершенствованіемъ существующихъ типовъ; при этомъ право осуществленія въ цѣляхъ опыта этихъ проектовъ должно быть предоставлено начальнику дороги. Вообще же до принятія того или другого типа центральнымъ управленіемъ желательны были бы выяснитъ пригодность его на мѣстахъ, дабы не повторялись случаи, подобные примѣненію на русской сѣти вагоновъ Фокса

Арбеля, при эксплуатаціи которыхъ обнаружено много важныхъ ихъ недостатковъ.

По 4 пункту вопроса 2 начальникъ службы движенія докладываетъ, что примѣненіе правилъ технической эксплуатаціи въ общемъ вполне удобно нѣсколько непонятнымъ является лишь § 87, относительно котораго Екатерининская желѣзная дорога обратилась за толкованіемъ къ центральному управленію.

Начальникъ дороги указываетъ, что недостатки правилъ технической эксплуатаціи не имѣютъ значенія, такъ какъ недостатки эти въ общемъ—мелочь; таковъ, на примѣръ, вопросъ объ охрaнѣ переѣздовъ, обходѣ линіи и т. п.

Въ виду того, что остальные пункты вопроса 2 и вопросъ 3 разсмотрѣны попутно съ обсужденіемъ программы хозяйственныхъ вопросовъ, Предсѣдатель подкомиссіи предлагаетъ перейти къ обсужденію вопроса 5.

По 1 пункту 5 вопроса начальникъ службы движенія докладываетъ, что на Екатерининской желѣзной дорогѣ начальникамъ отдѣленій службы движенія предоставлены настолько широкія права, что на своихъ отдѣленіяхъ они въ административномъ отношеніи являются по существу начальниками движенія; такой порядокъ представляетъ значительныя удобства и даетъ прекрасные результаты.

Замѣститель начальника службы телеграфа А. З. Герасимовъ полагаетъ, что желѣзнодорожный телеграфъ, на обязанности котораго лежитъ обслуживаніе всей дороги въ цѣляхъ быстрой передачи срочныхъ административныхъ распоряженій, какъ-то: г. начальника дороги, начальниковъ всѣхъ службъ, отдѣловъ и частей управленія дороги, а также приѣма и передачи телеграммъ: Высочайшихъ, Министерствъ Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ, Главнаго управленія почтъ и телеграфовъ, Государственнаго Контроля, жандармскихъ и полицейскихъ, по перевозкѣ войскъ, правительственныхъ, поѣздныхъ и общей корреспонденціи, какъ и всѣ электротехническія сооруженія слабаго тока, въ широкой мѣрѣ примѣняемая за послѣднее десятилѣтіе на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ цѣляхъ ускоренія движенія грузовъ, пассажировъ и безопасности ихъ, какъ-то: устройство электрической блокировки, централизаціи стрѣлокъ: электрической и механической, путевой, электроколокольной и звонковой сигнализаціи и прочихъ приборовъ и сооруженій, — долженъ находиться подъ вѣдѣніемъ и непосредственнымъ распоряженіемъ спеціальнаго лица, начальника службы телеграфа, дѣйствующаго подъ непосредственнымъ и отвѣтственнымъ наблюденіемъ начальника дороги.

Въ отношеніи же организаціи службы телеграфа по отдѣламъ на линіи, желательно, чтобы контролеръ-механикамъ, какъ

участковымъ помощникамъ начальника службы телеграфа, были предоставлены въ техническомъ дѣлѣ тѣ же права, какія даны начальникамъ участковъ службъ пути и тяги, а въ административномъ отношеніи такія-же права, какъ начальникамъ отдѣленія службы движенія съ наименованіемъ ихъ „начальниками участковъ службы телеграфа“ съ правами государственной службы по примѣру подчиненныхъ имъ завѣдывающихъ телеграфными станціями.

На всѣхъ перепрѣмныхъ станціяхъ, имѣющихъ не менѣе 5-ти аппаратовъ, гдѣ нынѣ имѣются старшіе телеграфисты,—по примѣру узловыхъ станцій дороги, слѣдуетъ образовать должности завѣдывающихъ телеграфными станціями, съ правами государственной службы, что и было предусмотрено § 25 правилъ устройства, содержанія, ремонта и дѣйствія телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ.

Переходя къ пункту 2 вопроса 5, замѣститель начальника службы телеграфа докладываетъ, что вопросъ о присоединеніи службы телеграфа къ службѣ движенія былъ неоднократно возбуждаемъ и дважды разсматриваемъ на сѣздахъ начальниковъ службы телеграфа и электротехниковъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ на 4-мъ совѣщательномъ сѣздѣ въ городѣ Одессѣ, въ 1897 году, по всестороннему обсужденіи поставленнаго объ этомъ вопроса (въ присутствіи представителей отъ Министерствъ Путей Сообщенія, Военнаго и Главнаго Управленія почтъ и телеграфовъ), изложеннаго въ докладѣ начальника службы телеграфа Полѣвскихъ желѣзныхъ дорогъ Андерса, была вынесена слѣдующая резолюція:

„Сѣздъ, выслушавъ докладъ Андерса и вполне присоединяясь къ заключенію докладчика о крайне ненормальномъ и вредно отражающемся на телеграфномъ дѣлѣ положеніи службы телеграфа, вызванномъ на многихъ желѣзныхъ дорогахъ сліяніемъ ея со службою движенія, вопреки существующихъ, утвержденныхъ въ 1880 году правилъ устройства, содержанія, ремонта и дѣйствія телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ, выразилъ пожеланіе, чтобы впредь до введенія въ дѣйствіе выработаннаго 2-мъ совѣщательнымъ сѣздомъ и одобреннаго уже въ Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ проекта новыхъ правилъ для телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ, существующія правила соблюдались во всей ихъ полнотѣ“.

Будучи солидаренъ съ доводами и пожеланіями, единогласно высказанными членами 4-го совѣщательнаго сѣзда, и основываясь на опытѣ послѣднихъ 10 лѣтъ, въ теченіе которыхъ работа телеграфа, не взирая на устройство и развитіе электротехническихъ сооруженій (перечисленныхъ въ первомъ отвѣтѣ), способствующихъ увеличенію числа поѣздовъ и быстрѣйшему ихъ пропуску, не уменьшилась, а напротивъ возрасла до небывалыхъ

размѣровъ, что видно изъ представленныхъ въ анкетную комиссію документовъ и картограммъ, и, принимая во вниманіе, что качества личного состава за это время значительно понизились и продолжаютъ понижаться, благодаря тому, что служба движенія, игнорируя интересы телеграфной службы, свой штатъ постоянно пополняетъ лучшими силами изъ телеграфа, оставляя въ распоряженіи послѣдняго лишь слабый, ненадежный и плохо оплачиваемый элементъ, — согласиться съ пожеланіемъ совершеннаго уничтоженія службы телеграфа, какъ таковой, или сліянія ея со службою движенія замѣститель начальника службы телеграфа положительно не можетъ, такъ какъ такое обширное дѣло не можетъ управляться однимъ лицомъ — начальникомъ службы движенія, безъ явнаго ущерба для самого дѣла, которое отъ такой постановки нисколько не выиграетъ, а наоборотъ, получить одинъ только ущербъ.

Событія 1905 года показали, какую важную роль въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ играетъ телеграфъ, контингентъ служащихъ котораго, стоя на низшей плохо оплачиваемой ступени желѣзнодорожной іерархіи и не имѣя на линіи твердой самостоятельной власти, — легко воспринялъ постороннее вліяніе, выразившееся въ прекращеніи по всей Россіи нормальнаго дѣйствія телеграфа, повлекшее за собою извѣстныя послѣдствія на желѣзныхъ дорогахъ, въ устраненіе чего Министерство Путей Сообщенія уже, повидимому, и начало приступать къ улучшенію контингента желѣзнодорожныхъ агентовъ телеграфа, введя пока институтъ завѣдывающихъ телеграфными станціями съ повышенными окладами и правами государственной службы.

Въ виду сего службу желѣзнодорожнаго телеграфа надлежало бы не уничтожать или присоединять къ службѣ движенія, а напротивъ, желательно-было бы объединить ее въ особую самостоятельную единицу, отчитывающуюся по примѣру другихъ службъ лишь предъ однимъ начальникомъ дороги, съ пополненіемъ ея контингента лучшими элементами съ повышенными окладами (частью за счетъ сокращенія количества личного состава), съ предоставленіемъ при этомъ правъ государственной службы, хотя-бы для старшихъ телеграфистовъ переприемныхъ и узловыхъ станцій, объединивъ въ службѣ телеграфа агентовъ, обслуживающихъ также всѣ существующія на желѣзныхъ дорогахъ электрическія и электромеханическія сооруженія по слабымъ и сильнымъ токамъ. Равнымъ образомъ желательно предоставленіе правъ государственной службы также и чинамъ центрального управленія службы телеграфа, особенно лицамъ, занимающимъ высшія должности.

Исходя изъ вышеизложенныхъ данныхъ и соображеній, замѣститель начальника службы телеграфа высказываетъ увѣренность, что служба телеграфа Екатеринбургской дороги, не выходя

изъ мѣстныхъ ассигнованій послѣднихъ лѣтъ, стапеть на ту высоту, на которую она по своему важному назначенію должна была бы уже давно стать въ силу Высочайше утвержденныхъ правилъ устройства и содержанія телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ, и выполнить съ пользою для государства всѣ тѣ законныя требованія, которыя ей предъявляются.

Начальникъ службы движенія указываетъ, что на четырехъ дорогахъ, на которыхъ ему пришлось служить, телеграфъ былъ отдѣленъ отъ службы движенія, и съ точки зрѣнія лично начальника движенія этотъ порядокъ для него предпочтителенъ, такъ какъ съ него снимается лишняя отвѣтственность и, наоборотъ, онъ получаетъ право предъявлять къ службѣ телеграфа требованія, исполненіемъ которыхъ должно заниматься другое отвѣтственное лицо. Но при малѣйшей оппозиціи со стороны агентовъ телеграфа, неподчиненность его службѣ движенія очень вредно на ней сказывается и она бессильна тогда принять какія бы то ни было мѣры.

Начальникъ дороги возражаетъ, что хотя телеграфъ и считается вспомогательной службой, но особенной необходимости подчинить его начальнику службы движенія нѣтъ, тѣмъ болѣе, что служба телеграфа есть служба техническая, имѣющая свои спеціальныя функціи; что же касается шероховатостей, возникающихъ въ отношеніяхъ службы, то дѣло начальника дороги эти шероховатости устранить.

Предсѣдатель Харьковскаго порайоннаго комитета высказывается вообще за образованіе на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ службы эксплоатаціи, которая бы объединяла службы движенія, телеграфа и коммерческую.

По пункту 3, вопроса 5 замѣститель начальника службы телеграфа докладываетъ, что согласно правиламъ устройства, содержанія, ремонта и дѣйствія телеграфовъ ж. д., начальники почтово-телеграфныхъ округовъ обязаны наблюдать за правильнымъ примѣненіемъ на телеграфныхъ желѣзныхъ дорогахъ существующихъ техническихъ правилъ и за своевременнымъ движеніемъ частной телеграфной корреспонденціи.

Такъ какъ въ настоящее время на желѣзныхъ дорогахъ имѣется достаточный контингентъ лицъ со спеціальнымъ техническимъ образованіемъ, то, казалось бы, слѣдуетъ признать означенный техническій надзоръ излишнимъ, оставивъ за почтово-телеграфными округами лишь право надзора за движеніемъ частной корреспонденціи, передаваемой по проводамъ желѣзныхъ дорогъ.

Почтово-телеграфными округами неосновательно предъявляются требованія на рабочую силу для исправленія поврежденій правительственныхъ телеграфныхъ проводовъ, подвѣшенныхъ къ

столбамъ желѣзнодорожной телеграфной линіи. Исполненіе этихъ требованій не должно быть поставлено въ обязанность желѣзной дорогѣ, потому что желѣзная дорога не всегда можетъ имѣть достаточное количество опытныхъ рабочихъ.

Существующее правило о томъ, что желѣзнодорожные провода должны быть размѣщены только на одной сторонѣ столба, обращенной къ полотну дороги, крайне стѣснительно для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ желѣзныя дороги, при заполненіи своими проводами одной стороны столба, вынуждены строить новыя линіи въ то время, когда на другой сторонѣ столба имѣется незначительное количество правительственныхъ проводовъ. Это правило желательнo измѣнить въ такомъ смыслѣ, чтобы при незначительномъ количествѣ правительственныхъ проводовъ желѣзныя дороги имѣли право, по соглашенію съ начальниками округовъ, подвѣшивать свои провода на сторонѣ столбовъ, противоположной полотну дороги.

Вопросъ 6 разсмотрѣнъ при обсужденіи программы хозяйственныхъ вопросовъ, и только по пункту 3 на замѣчаніе начальника службы движенія, что начальники отдѣленій не въ состояніи сдѣлать всѣ необходимые подсчеты за вчерашній день, почему полная передача въ отдѣленія ихъ статистики врядъ ли возможна.

Предсѣдатель Харьковскаго порайоннаго комитета указываетъ, что на Привислинскихъ дорогахъ вся статистика ведется въ отдѣленіяхъ, что облегчаетъ управленіе службы и даетъ возможность отдѣленіямъ быть всегда въ курсѣ своей работы.

По пункту 2 вопроса 7

начальникъ дороги сообщаетъ, что старшимъ агентамъ вмѣнено въ обязанность слѣдить за тѣмъ, чтобы младшіе агенты были въ курсѣ всѣхъ дѣйствующихъ, объявляемыхъ и отмѣняемыхъ распоряженій; съ этой цѣлью производятся регулярныя экзамены и кромѣ того существуютъ экзаменаціонныя комиссіи, которыя по приказу начальника дороги выѣзжаютъ на мѣста и производятъ экзамены,—иногда такой экзаменъ носить даже характеръ карательной мѣры.

Начальникъ службы тяги докладываетъ, что въ подчиненной ему службѣ всѣ распоряженія объявляются подъ росписки.

Начальникъ коммерческой службы сообщаетъ, что на обязанности ревизоровъ станціоннаго счетоводства лежитъ инструктированіе служащихъ и провѣрка ихъ познаній по коммерческой части.

По пункту 3 вопроса 7 представлена особая записка.

По пункту 4

начальникъ дороги сообщаетъ, что ручной трудъ замѣненъ механическимъ на Екатерининской желѣзной дорогѣ при блокировкѣ, при централизаціи стрѣлокъ, отчасти при погрузкѣ угля

на паровозы, при чисткѣ вагоновъ, побѣлкѣ потолковъ паровозныхъ зданій, дробленіи щебня и при очисткѣ снѣга.

На вопросъ Д. И. Герценвица, гдѣ именно существуетъ механическая погрузка угля и какую это приноситъ выгоду, начальникъ службы тяги отвѣчаетъ, что угольная эстакада имѣется въ Авдѣевкѣ и предполагается къ постройкѣ на ст. Дебальцево, предполагалось устроить и въ Чаплинѣ, но отпуска необходимаго для этого кредита не послѣдовало. Выгодность примѣненія угольной эстакады заключается въ быстротѣ нагрузки, удешевленіе же при этомъ совершенно не достигается.

По вопросу 7 пункта 5

начальникъ дороги сообщаетъ, что на Екатерининской желѣзной дорогѣ существуетъ положеніе о пользованіи казенными квартирами и помѣщеніями въ зданіяхъ дороги; на основаніи этого положенія, представляемаго Комиссіи, и особыхъ приложений къ положенію вѣдомостей и происходитъ распредѣленіе квартиръ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, достаточно ли на дорогѣ помѣщеній для служащихъ, начальникъ дороги отвѣчаетъ, что въ настоящее время имѣется 60.000 кв. саж. жилыхъ помѣщеній, не хватаетъ же еще 56.000 кв. саж. для того, чтобы удовлетворить квартирами натурой всѣхъ имѣющихъ на это право.

Начальникъ службы пути докладываетъ, что полоса отчужденія въ предѣлахъ станціи распредѣляется между живущими на этой станціи; между станціями начальники участковъ имѣютъ только огороды, вся же остальная полевая земля поступаетъ по опредѣленнымъ нормамъ въ пользованіе дорожныхъ мастеровъ артельныхъ старостъ и рабочихъ.

На линіи, такъ называемой, II-й Екатерининской желѣзной дороги имѣются громадныя полосы отчужденія; эта земля представляется служащимъ подъ выпасъ за плату, которая вносится въ пользу благотворительныхъ учрежденій.

По пункту 2 вопроса 8

начальникъ дороги высказываетъ мнѣніе, что женщины во многихъ случаяхъ служатъ лучше мужчинъ и приходится сожалѣть, что пріемъ женщинъ на службу ограниченъ процентомъ равнымъ 10 для службы, кромѣ сборовъ и статистики, гдѣ допускается 15% женщинъ.

Начальникъ службы тяги докладываетъ, что въ службѣ тяги женщины служатъ только въ конторахъ. Во многихъ случаяхъ женщины очень полезны для службы, такъ какъ онѣ въ среднемъ гораздо грамотнѣе и интеллигентнѣе служащихъ-мужчинъ однако съ интенсивной работой женщины справляются хуже.

Замѣститель начальника службы телеграфа докладываетъ, что процентъ служащихъ въ телеграфѣ женщинъ выше нормы и до

ходить до 15; въ настоящее время производится сокращеніе, причемъ замужнія служащія увольняются.

По пункту 3 вопроса 8

начальникъ мобилизаціоннаго отдѣла П. П. Савинъ докладываетъ, что существовавшія до 1907 года правила объ учетѣ военнообязанныхъ требовали улучшенія; въ концѣ же 1907 года издано руководство вполне удовлетворительное. Въ началѣ правда было затрудненіе, потому что въ установленныхъ отрѣзкахъ требовалась ссылка на приказъ о поступленіи на службу; между тѣмъ въ приказахъ показываються служащіе, получающіе только свыше 600 руб.; поэтому всѣ дороги просили отмѣнить эту ссылку и теперь должны ссылаться не на приказъ, а на вапски начальника службы, по которой служащій числится. Дальнѣйшихъ упрощеній существующее положеніе не требуетъ.

Предсѣдатель подкомиссіи *фонъ-Экспарре*.

Членъ подкомиссіи *Д. И. Герценвицъ*.

Членъ-экспертъ *Н. Масловъ*.

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ*.
 { *С. Воищевъ*.

II.

Журналы засѣданій въ биржевыхъ комитетахъ.

ЖУРНАЛЪ

засѣданія въ Екатеринославскомъ биржевомъ комитетѣ.

24 сентября 1909 года въ 9 час. вечера предполагалось въ управленіи Екатерининской ж. д. подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя подкомиссіи О. Р. фонъ-Экспарре, при участіи члена Комиссіи Д. И. Герценвица совѣщаніе подкомиссіи Высшей Комиссіи при участіи представителей дороги, города и биржевого комитета, при дѣлопроизводителѣ Комиссіи А. Д. Лаврентьевѣ. Къ назначенному времени представители города не явились, два же явившихся представителя биржевого комитета, указавъ на то, что Екатеринославскій комитетъ существуетъ недавно и мало еще успѣлъ проявить свою дѣятельность, высказали рядъ пожеланій, основанныхъ не столько на какихъ-либо постановленіяхъ комитета, сколько на личномъ взглядѣ прибывшихъ въ совѣщаніе членовъ комитета.

Пожеланія эти сводятся къ слѣдующему:

1) Необходимо устроить желѣзнодорожную вѣтку, которая соединяла бы станцію съ пристанью, пролегая вдоль берега Днѣпра; эта вѣтка дала бы возможность сократить расходъ по перегрузкѣ товаровъ;

2) разгрузить товарную станцію Екатеринославъ, слишкомъ тѣсную для 200 вагоновъ, ежедневно прибывающихъ въ городъ;

3) желательна постройка вокзала для Екатеринослава, очень въ немъ нуждающагося;

4) улучшить и облегчить мѣстное сообщеніе, особенно съ Нижнеднѣпровскомъ, такъ какъ послѣднее очень затруднено изъ-за мостовъ; также упорядочить расписаніе поѣздовъ, не считающагося съ мѣстными нуждами;

5) уничтожить желѣзнодорожный водопроводъ съ тѣмъ, чтобы дорога брала воду изъ городского водопровода; этотъ вопросъ имѣетъ большое санитарное значеніе.

Изъ дальнѣйшаго выяснилось, что вѣтку къ пристани городъ желаетъ построить и эксплуатировать самъ; для биржевого комитета важно лишь, чтобы вѣтка была построена, такъ какъ подъѣздъ къ пристани нынѣ затруднителенъ; между тѣмъ при постройкѣ вѣтки городомъ вопросъ усложняется, такъ какъ отчужденія могутъ быть предоставлены городу, если вѣтка будетъ строиться концессионнымъ порядкомъ, требующимъ значительнаго времени для проведенія концессіи; было бы лучше, если бы

вѣтку построила желѣзная дорога, но городъ этому не сочувствуетъ.

Начальникъ дороги считаетъ, что вѣтку слѣдуетъ устроить желѣзной дорогѣ.

По вопросу о недостаточности товарной станціи представители дороги объяснили, что станція слишкомъ загружена лѣсомъ и навалочными грузами, которые, какъ и лѣсъ, могутъ быть перенесены въ другое мѣсто, особенно съ постройкой вѣтки къ пристани.

По вопросу о постройкѣ вокзала Д. И. Герценвицъ указалъ, что постройка вокзала можетъ быть разрѣшена только на ряду съ другими городами въ извѣстной послѣдовательности.

Въ отношеніи же 4 и 5-го вопросовъ представители дороги выразили желаніе итти на встрѣчу мѣстнымъ интересамъ.

Въ 10 час. вечера совѣщаніе было закрыто.

Предсѣдатель подкомиссіи *фонъ-Экспарре*.

Членъ подкомиссіи *Д. И. Герценвицъ*.

Дѣлопроизводитель *Ар. Лаврентьевъ*.

ЖУРНАЛЪ

засѣданія въ Бердянскомъ биржевомъ комитетѣ.

26-го сентября состоялось засѣданіе подкомиссіи Высшей Комиссіи въ помѣщеніи управленія Бердянскаго порта подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя подкомиссіи О. Р. фонъ-Экспарре и при участіи члена Комиссіи Д. И. Герценвица, представителя Екатерипинской ж. д., предсѣдателя Харьковскаго порайоннаго комитета, начальника Бердянскаго порта, городского головы и представителей биржевого комитета, при дѣлопроизводителѣ Комиссіи А. Д. Лаврентьевѣ.

Ранѣе, при осмотрѣ Бердянскаго порта, представители биржевого комитета указали подкомиссіи на цѣлый рядъ обстоятельствъ, невыгодно отражавшихся, по ихъ мнѣнію, на дѣятельности порта, а именно, съ одной стороны, на отсутствіе въ самомъ порту складочныхъ помѣщеній, плохое оборудованіе порта желѣзнодорожными путями, недостаточность причальной линіи и т. д., и, съ другой стороны, на нежеланіе портовой и желѣзнодорожной администраціи идти на встрѣчу нуждамъ торговли.

По открытіи засѣданія, Предсѣдатель подкомиссіи высказываетъ пожеланіе, чтобы заявленіе представителей торговли объ ихъ нуждахъ было изложено письменно и представлено въ Высшую Комиссію.

Предсѣдатель биржевого комитета, высказавъ благодарность Высшей Комиссіи за желаніе ознакомиться съ нуждами и положеніемъ порта, выражаетъ готовность представить вышеуказанную записку о нуждахъ порта въ Комиссію въ ближайшемъ времени.

На предложеніе Предсѣдателя подкомиссіи, обращенное къ начальнику порта, выяснить справедливость заявленія представителей торговли о нежеланіи портовой администраціи идти на встрѣчу интересамъ экспорта и импорта, начальникъ порта заявляетъ, что такого отношенія совершенно не существуетъ и заявленіе о немъ является скорѣе всего результатомъ вполнѣ повятой односторонности сужденій представителей торговли.

Достаточно указать, что портовая администрація готова даже разрѣшить складывать бунты товара на портовой территоріи, чего такъ добиваются представители торговли и что вмѣстѣ съ тѣмъ для порта представляетъ существенное неудобство, стѣсняя всѣ операціи въ порту; единственное при этомъ ставится условіе, чтобы бунты складывались не ближе 5 саж. отъ уровня

воды, такъ какъ совершенно необходимо оставить дорогу и, кромѣ того, товары, выгруженные у самой воды, если ихъ сейчасъ же не убрать, мѣшаютъ дальнѣйшей выгрузкѣ; повидимому, эта мѣра соотвѣтствуетъ интересамъ грузохозяевъ, представители которыхъ, однако, считаютъ, что администрація не желаетъ идти имъ на встрѣчу.

Представитель биржевого комитета г. Бродскій заявляетъ, что желаніе грузохозяевъ складывать бунты на портовой территоріи вполне понятно, такъ какъ въ противномъ случаѣ пришлось бы возить грузы въ городъ, что легло бы громаднымъ накладнымъ расходомъ.

Предсѣдатель подкомиссіи замѣчаетъ, что слѣдуетъ имѣть въ виду и другія нужды порта и ихъ разсматривать совмѣстно; изъ заявленнаго же начальникомъ порта можно сдѣлать заключеніе, что начальникъ порта именно идетъ на встрѣчу представителямъ торговли.

Далѣе г. Бродскій заявляетъ, что въ виду недостатка мѣста для складовъ, желательно, чтобы подача вагоновъ на узкій моль не производилась, а чтобы на немъ также можно было складывать бунты.

Начальникъ порта сообщаетъ, что былъ сдѣланъ проектъ развитія порта; согласно этому проекту предполагалось устроить портъ съ глубиной у него въ 22 фута; но вмѣстѣ съ переустройствомъ порта слѣдовало бы создать условія, способствующія развитію экспорта и импорта. Въ настоящее время экспортъ хлѣба, главнѣйшаго и преимущественнаго груза, составляетъ около 2 милліоновъ четвертей въ годъ; онъ растетъ изъ года въ годъ, причемъ хлѣбъ на Бердянскъ поступаетъ по желѣзной дорогѣ въ районѣ отъ Гришино и Лозовой; для возможности же организовать импортъ, необходимо принять особыя мѣры, какъ на примѣръ, соединить желѣзной дорогой станціи Чаплино и Лозовую; тогда получится прямой путь на Москву, который будетъ короче, чѣмъ чрезъ Одессу на 300 верстъ; длина линіи Чаплино-Лозовая около 100 верстъ.

Секретарь Бердянскаго биржевого комитета указываетъ, что официально портъ Бердянскъ состоитъ въ 4 разрядѣ, подобно, на примѣръ, Геническу, почему кредитъ на необходимыя оборудованія не разрѣшенъ, а отложенъ до 2-й очереди.

Предсѣдатель Харьковскаго порайоннаго комитета В. А. Гаевскій считаетъ, что всѣ вопросы, поднятые относительно Бердянскаго порта, необходимо разсматривать и рѣшать, сообразуясь съ другими портами; несомнѣнно, что новая линія Чаплино-Лозовая создала бы для Бердянска импортъ, но, затрачивая на постройку этой линіи столь большія деньги, необходимо быть увѣреннымъ, что Бердянскъ, какъ портъ, имѣетъ преимущества предъ другими портами; между тѣмъ можно утверждать, что Николаевскій

портъ находится въ лучшихъ условіяхъ по дешевизнѣ и удобствамъ транспорта; въ самомъ дѣлѣ: Бердянскій портъ приспособленъ плохо уже потому, что склады находятся въ нѣсколькихъ верстахъ отъ порта, и если чрезъ Бердянскъ идетъ все-таки хлѣбъ, то это объясняется только тѣмъ, что хлѣбъ, идущій чрезъ бердянскихъ экспортеровъ, отличается, какъ всеѣмъ извѣстно исключительной чистотой; но вѣдь портовые расходы громадны такъ какъ перегрузка и связанная съ ней возка обходится дорого и ставитъ экспортеровъ въ зависимость отъ возчиковъ. Помочь этому, казалось бы, можно устройствомъ складовъ ближе къ порту, и портовое вѣдомство предлагало для этого въ аренду портовую землю на слѣдующихъ условіяхъ: 1) арендная плата 2 рубля за квадр. сажень; 2) амбары должны быть непременно каменные; 3) амбары черезъ 20 лѣтъ поступаютъ въ собственность казны и 4) должны быть снесены въ любой моментъ по требованію портового вѣдомства.

Послѣднее условіе не могло быть принято экспортерами, тѣмъ болѣе, что стоимость каменныхъ амбаровъ на насыпномъ грунтѣ слишкомъ высока; въ настоящее время срокъ перехода въ казну уменьшенъ до 12 лѣтъ. Но если бы даже экспортеры согласились на постройку такихъ амбаровъ, то портовая территория не такъ велика и можетъ вмѣстить, вѣроятно, не болѣе 2 милліоновъ пудовъ; отсюда очевидно, что о значительномъ развитіи порта не можетъ быть и рѣчи. Очевидно, что экспортерамъ нужно перейти на какое-либо новое мѣсто, обосноваться тамъ и хорошо устроиться, а тогда возможно эту новую территорию оборудовать желѣзнодорожными путями, что, разумѣется, въ такомъ случаѣ дорога и сдѣлается.

Начальникъ порта замѣчаетъ, что въ настоящее время Министерство разсматриваетъ вопросъ о постройкѣ складовъ и, вѣроятно, будетъ разрѣшено построить деревянные амбары; арендная же плата предположена въ 2 рубля лишь въ 1 ряду, во 2-мъ же ряду 1 руб. за кв. сажень.

На вопросъ Предсѣдателя о стоимости перевозки хлѣба при перегрузкѣ чрезъ склады, начальникъ порта отвѣчаетъ, что расходъ этотъ на вагонъ равенъ 11 руб. 10 коп. за перевозку въ городъ и 17 руб. 80 коп. изъ города, т. е. около 30 коп. на четверть.

Предсѣдатель биржевого комитета считаетъ, что разрѣшеніе строить деревянные амбары принесетъ существенную пользу порту однако, такъ же необходимо для порта развитіе желѣзнодорожныхъ путей. Дорога прежде всего должна имѣть возможность податъ въ портъ 200 вагоновъ; если грузохозяева затратятъ деньги, то безъ необходимаго развитія и, слѣдовательно, затраты со стороны дороги, эти затраты пользы не принесутъ; дорога должна теперь пойти навстрѣчу интересамъ торговли.

Секретарь биржевого комитета признаетъ, что накладные расходы въ Бердянскомъ порту очень высоки; биржевой комитетъ созналъ это уже въ 1906 году, и въ настоящее время рѣшается вопросъ объ устройствѣ элеватора, и если онъ рѣшится положительно, то помѣщенія для храненія будутъ.

Начальникъ Екатерининской ж. д. считаетъ, что прежде всего необходимо упорядочить все дѣло. Бердянскъ въ сущности находится въ исключительномъ положеніи, такъ какъ нигдѣ нѣтъ столь льготныхъ условій, создаваемыхъ дорогой для грузохозовъ, какъ въ Бердянскѣ; достаточно указать, что дорога не взимаетъ платы ни за подачу вагоновъ въ портъ, ни за простой, ни за выгрузку, такъ какъ прибывающіе вагоны должны разгружаться средствами дороги; между тѣмъ пакгаузовъ нѣтъ и дорогѣ приходится еще и хранить грузъ въ вагонахъ бесплатно.

Представитель биржевого комитета г. Колумби считаетъ, что и дорога могла бы построить амбары, что дало бы обезпеченіе тѣмъ купцамъ, которые не имѣютъ возможности сами построить.

Предсѣдатель подкомиссіи указываетъ, что заявленіе г. Колумби имѣетъ еще то значеніе, что если склады будутъ построены казеннымъ учрежденіемъ, не будетъ создана, несомнѣнно вредная, монополизациія ихъ.

Городской голова г. Бердянска заявляетъ, что городъ идетъ на встрѣчу нуждамъ порта, предоставляя безвозмездно большую территорию, но при этомъ необходимо, чтобы улицы были признаны подъѣздными путями и замощены за счетъ портовыхъ или другихъ сборовъ; вообще слѣдуетъ признать, что необходимо увеличить сѣть подъѣздныхъ путей.

Послѣ замѣчанія Предсѣдателя подкомиссіи, что вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ въ связи съ попутнымъ сборомъ будетъ разсматриваться въ октябрѣ или ноябрѣ въ Государственномъ Совѣтѣ, городской голова выражаетъ пожеланіе о нормировкѣ праздничнаго отдыха, такъ какъ нормировка эта слишкомъ нестра даже для сосѣднихъ пунктовъ; слѣдовало бы, чтобы вопросъ этотъ прошелъ чрезъ законодательныя учрежденія и нормы были установлены законодательнымъ путемъ и однообразно.

Предсѣдатель подкомиссіи указываетъ, что вопросъ этотъ разрабатывается въ Министерствѣ Торговли.

Начальникъ порта считаетъ необходимымъ послѣ настоящаго совѣщанія обратиться вновь въ Министерство съ указаніемъ на нужды Бердянскаго порта; такъ какъ при этомъ желательно сослаться на заключеніе совѣщанія, то, на сколько себя выяснилъ изъ преній начальникъ порта, пожеланія совѣщанія сводятся къ двумъ: постройкѣ складовъ и развитію порта.

Предсѣдатель подкомиссіи считаетъ, что первое—постройка складовъ—нужда дѣйствительно неотложная и совѣщаніемъ при-

знанная; что же касается второго—развитія порта—то это вопросъ, по которому нельзя высказаться опредѣленно безъ разсмотрѣнія его въ связи съ другими портами.

Д. И. Герценвицъ вполне присоединяется къ высказанному Предсѣдателемъ, послѣ чего послѣдній закрываетъ совѣщаніе.

Предсѣдатель подкомиссіи *фонъ-Эксгарре*.

Членъ подкомиссіи *Д. И. Герценвицъ*.

Дѣлопроизводитель *Ар. Лаврентьевъ*.

ЖУРНАЛЪ

засѣданія въ Мариупольскомъ биржевомъ комитетѣ.

27 сентября 1909 года въ 8 час. вечера въ помѣщеніи Мариупольскаго портового управления подъ предѣтельствомъ Предсѣдателя подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экспарре, при участіи члена Комиссіи Д. И. Герценвица, начальника и представителей Екатеринбургской ж. д., предѣдателя Харьковскаго порайоннаго комитета В. А. Гаевскаго, помощника начальника порта и представителей биржевого комитета во главѣ съ предѣдателемъ его Д. А. Хараджаевымъ, при дѣлопроизводителѣ Комиссіи А. Ц. Лаврентьевѣ, состоялось совѣщаніе, которому днемъ предшествовалъ осмотръ Мариупольскаго порта.

При осмотрѣ порта подкомиссіи былъ изложенъ рядъ нуждъ, относящихся не столько къ обслуживанію порта желѣзной дорогой, сколько къ самому устройству порта (см. описаніе далѣе), и по открытіи совѣщанія Д. А. Хараджаевъ еще разъ указалъ, что прежде всего необходимо увеличить причальную линію особенно для хлѣбныхъ грузовъ, оборудовать портъ механическими приспособленіями и, наконецъ, устроить элеваторъ. Эти мѣры приведутъ къ тому, что Мариупольскій портъ, несомнѣнно, явится самымъ большимъ портомъ Азовскаго моря, разъ при его природныхъ удобствахъ — значительной глубинѣ, накладные расходы, особенно по перегрузкѣ зерна, будутъ уменьшены.

Предсѣдатель подкомиссіи считаетъ, что при обсужденіи нуждъ одного порта необходимо имѣть въ виду и другіе порты; между тѣмъ по сравненію съ другими портами для Мариуполя сдѣлано очень много, главнымъ образомъ, правда, для угля. Въ данное же время всѣ порты заявляютъ о своихъ неотложныхъ нуждахъ и удовлетвореніе ихъ требуетъ столько денегъ, что трудно сказать, когда все потребное можетъ быть сдѣлано и въ какой послѣдовательности.

Находя, что не всѣ порты имѣютъ одинаковое значеніе, Д. А. Хараджаевъ считаетъ, что причальную линію Мариупольскаго порта, особенно потребную для хлѣбной торговли, можно увеличить за счетъ территоріи таможеннаго вѣдомства; что же касается проектируемаго портовымъ вѣдомствомъ спеціальнаго хлѣбнаго бассейна, то, разумѣется, устройство его потребуетъ много денегъ и много времени, и пока вопросъ о новомъ устройствѣ рѣшится, значительнаго облегченія существующаго труднаго положенія можно достигнуть, устроивъ молъ, въ видѣ дамбы, обору-

довавъ его путями и построивъ хотя бы небольшой элеваторъ. Далѣе Д. А. Хараджаевъ высказываетъ опасеніе, что зимою въ порту будетъ ощущаться недостатокъ складочныхъ помѣщеній, такъ какъ желѣзнодорожныя хранилища могутъ вмѣстить лишь 500.000 пуд. и несомнѣнно скоро будутъ забиты; въ виду этого было бы желательно провести линію желѣзной дороги къ пристани на рѣкѣ Кальміусь, гдѣ имѣются значительныя складочныя помѣщенія, такъ какъ тамъ первоначально былъ портъ съ вывозомъ 14 милл. пудовъ. Вопросъ о постройкѣ особой желѣзнодорожной вѣтки отъ ст. Маріуполь Екатеринбургской ж. д. къ устью рѣки Кальміусь разсматривался въ Маріупольскомъ городскомъ управленіи, въ портовомъ присутствіи и въ Харьковскомъ порайонномъ комитетѣ (засѣданіе 15 марта 1909 г.) и вездѣ устройство этой вѣтки признано весьма желательнымъ; что же касается средствъ, необходимыхъ для постройки вѣтки, то городское управленіе изъявило согласіе дать для этой цѣли заимообразно оставшійся отъ прежняго $1\frac{1}{2}$ коп. портового сбора капиталъ, не свыше 100.000 руб. и на условіяхъ, изложенныхъ въ представленномъ Комиссіи постановленіи городской думы отъ 9 марта 1909 г. Настоящее положеніе этого вопроса таково, что возбуждено черезъ портовое управленіе въ комитетѣ по портовымъ дѣламъ особое объ этомъ ходатайство, но отвѣта до сихъ поръ не послѣдовало.

На вопросъ Предсѣдателя о стоимости проектируемой вѣтки, Д. А. Хараджаевъ опредѣляетъ ее около 70.000 руб.

Начальникъ Екатеринбургской ж. д., опредѣляя длину вѣтки въ $3\frac{1}{2}$ версты, считаетъ, что вѣтка обойдется значительно дороже, даже болѣе 100.000 руб.

Предсѣдатель совѣта сѣзда горнопромышленниковъ Н. Ф. фонъ-Дитмаръ заявляетъ, что горная промышленность весьма заинтересована въ Маріупольскомъ портѣ, такъ какъ черезъ него могутъ найти себѣ выходъ въ Черное и Средиземное моря Донецкая каменноугольная промышленность и Южная желѣзодѣлательная.

Обращаясь къ настоящему положенію Маріупольскаго порта, необходимо замѣтить, что, при постоянномъ ростѣ вывоза, его пока совсѣмъ нѣтъ за границу. Если же въ Маріуполь получать возможность заходить большіе пароходы и если портъ будетъ хорошо оборудованъ, вывозъ еще возрастетъ и вмѣстѣ-съ этимъ появится и разовьется вывозъ и за границу. Совѣтъ сѣздовъ, изслѣдовавъ заграничныя порты и изучивъ вопросъ, рѣшилъ довести его до законодательныхъ учрежденій. Съ этой цѣлью въ скоромъ времени выйдетъ рядъ трудовъ по всѣмъ портамъ и, кромѣ того, составленъ проектъ переустройства Маріупольскаго порта, осуществленіе котораго займетъ много времени, и начнется, конечно, не ранѣе 1911 и даже 1912 года.

Далѣ представитель горнопромышленниковъ *Ө. Р. Фертнеръ* далъ объясненія разработаннаго проекта переустройствъ, стоимостью около 2.000.000 руб. Эту сумму *Ө. Р. Фертнеръ* полагаетъ возможнымъ получить заимообразно, причемъ въ видѣ обезпеченія долга можетъ быть установленъ особый налогъ— $\frac{1}{10}$ к. съ пуда, что дастъ 6% на капиталъ при быстромъ его погашеніи.

Д. И. Герценвицъ считаетъ, что процентъ, указываемый *Ө. Р. Фертнеромъ*, очень малъ и погашеніе при современныхъ условіяхъ не можетъ въ такомъ случаѣ состояться ранѣе 60 лѣтъ.

Послѣ указанія помощника начальника порта, что отпущены средства для доведенія порта до глубины въ 24 ф. и что проектъ переустройства, хотя и разсматривался въ комитетѣ, но еще не рѣшенъ окончательно, начальникъ Екатеринбургской ж. д. обращаетъ вниманіе на то обстоятельство, что по проекту весь бассейнь приспособляется для угольщиковъ, между тѣмъ какъ уже при теперешнемъ занятіи ими большей части причальной линіи, они могутъ отправлять 60, а при ночныхъ работахъ 120 мил. пудовъ.

Предсѣдатель подкомиссіи выражаетъ сомнѣніе, чтобы спросъ на уголь черезъ Мариуполь могъ достигнуть 120 милл. пуд.

Н. Ф. фонъ-Дитмаръ возражаетъ, что къ такому расчету приводятъ данныя о вывозѣ за рядъ лѣтъ, на основаніи которыхъ можно предполагать, что при глубокомъ портѣ и удешевленіи накладныхъ расходовъ, отправку угля изъ Мариупольскаго порта вполне возможно довести до 120 милл. пудовъ.

Начальникъ Екатеринбургской ж. д. замѣчаетъ, что въ 1908 г. было отправлено 44 мил. пудовъ, и если бы понадобилось увеличить отправку, то, быть можетъ, возможно было бы все таки ограничиться постройкой еще одной эстакады.

На это *Ө. Р. Фертнеръ* указываетъ, что существующіе опрокидыватели могутъ давать нагрузку до 300.000 пуд., вмѣсто чего нынѣ отправляется 75.000 пуд. въ сутки.

Выяснивъ, что болѣе пожеланій въ отношеніи Мариупольскаго порта не имѣется, Предсѣдатель подкомиссіи, закрывая засѣданіе, проситъ сообщить, куда представленъ проектъ, разработанный въ совѣтѣ съѣздовъ углепромышленниковъ.

Н. Ф. фонъ-Дитмаръ сообщаетъ, что проектъ, по разсмотрѣніи его совѣтомъ, представленъ въ портовое присутствіе и въ комитетъ по портовымъ дѣламъ.

Въ 10 час. вечера засѣданіе закрыто.

Предсѣдатель подкомиссіи *фонъ-Экспарре*.

Членъ подкомиссіи *Д. И. Герценвицъ*.

Дѣлопроизводитель *Ар. Лаврентьевъ*.

ЖУРНАЛЪ

засѣданія въ Ростовскомъ на Дону биржевомъ комитетѣ.

29 сентября 1909 года въ 2 часа дня въ помещеніи Ростовской на Дону хлѣбной биржи состоялось засѣданіе подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, при участіи предсѣдателей пораіонныхъ комитетовъ: Харьковскаго—В. А. Гаевского и Воронежскаго—А. Г. Генрихсена, членовъ Ростовскаго н.-Д. биржевого комитета и представителей дорогъ: Екатерининской—В. А. Стульгинскаго, Владикавказской—Э. Б. Войновскаго-Кригеръ и А. И. Дунинъ-Слѣпецъ, Юго-Восточныхъ—Е. П. Шуберскаго, начальника Ростовскаго на Дону порта А. К. Дриженко и лицъ приглашенныхъ, при дѣлопроизводителяхъ А. Д. Лаврентьевъ и С. М. Воищевъ.

По открытіи засѣданія Предсѣдатель, ознакомивъ присутствующихъ членовъ совѣщанія съ цѣлью учрежденія Высшей Комиссіи и задачами ея, проситъ какъ представителей общественныхъ организацій и желѣзныхъ дорогъ, такъ и остальныхъ присутствующихъ ознакомить Высшую Комиссію съ положеніемъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Ростовскомъ районѣ, а также указать насущнѣйшія нужды дорогъ Ростовскаго узла и грузохозяевъ этого края и выяснитъ причины, отъ которыхъ происходятъ извѣстныя членамъ совѣщанія затрудненія и ненормальное положеніе въ Ростовскомъ желѣзнодорожномъ узлѣ.

Указывая на ту тяжелую картину, которая была предъявлена представителями желѣзныхъ дорогъ въ гавани при посѣщеніи этой послѣдней О. Р. фонъ-Экеспарре, Предсѣдатель проситъ освѣтить Высшей Комиссіи этотъ вопросъ всесторонне, дабы Комиссія могла на основаніи полученныхъ отъ настоящаго собранія свѣдѣній и документовъ составить себѣ ясное и вполне опредѣленное представленіе о положеніи, въ которомъ находится въ настоящее время Ростовскій узелъ, и изыскать затѣмъ мѣры къ удаленію причинъ, столь долго тормозящихъ развитіе такого важнаго и крупнаго центра, какъ Ростовъ н.-Д.

Товарищъ предсѣдателя Ростовскаго н.-Д. биржевого комитета А. Я. Фельдманъ въ краткихъ словахъ обрисовалъ совѣщанію современное положеніе пристани, представляющагося въ такомъ видѣ: По всей длинѣ Ростовской пристани по берегу рѣки Дона идутъ только два пути Юго-Восточной жел. дороги, проходящіе мимо амбаровъ и не имѣющіе даже переходовъ.

Существующій въ настоящее время порядокъ подачи вагоновъ къ амбарамъ таковъ, что адресованные на какой-либо номеръ амбара вагоны, въ дѣйствительности къ нему не подаются вслѣдствіе загруженности рельсовыхъ путей и невозможности ихъ разгрузить. Поэтому, товаръ изъ такого недошедшаго по назначенію до амбара вагона долженъ быть разгруженъ и разгружается на подводы и уже на подводахъ доставляется въ назначенный амбаръ.

Понятно отсюда, что подобная манипуляція, кромѣ того безпорядка, который при этомъ получается на пристани, вызываетъ дополнительный накладной расходъ на товаръ и ложится тяжелымъ бременемъ на лицъ, заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ.

Подача вагоновъ на Ростовъ-пристань можетъ быть произведена одинъ или максимумъ два раза въ день, причемъ каждый подаваемый составъ включаетъ 250 вагоновъ. Утромъ подача идетъ между 6—7 часами, въ 12 часовъ дня происходитъ наибольшая тѣснота въ гавани, и только при личномъ посѣщеніи берега можно себѣ представить картину безпорядка, получающагося въ это время. Все это сильно удорожаетъ работу, отражается и на хозяйствѣ жел. дороги, задерживая оборотъ вагоновъ и вызывая справедливыя нареканія и претензіи.

Устраненіе подобнаго явленія возможно въ настоящее время только при развитіи путей, и тогда подачу возможно довести до 700 вагоновъ въ сутки; при существующемъ же положеніи думать объ увеличеніи количества подаваемыхъ вагоновъ не представляется возможнымъ.

Далѣе А. Я. Фельдманъ отмѣчаетъ и то обстоятельство, что грузамъ, прибывающимъ съ Кавказа, приходится производить лишній обходъ, чтобы попасть на пристань, и затѣмъ втискиваться и въ безъ того загроможденную площадь. Учитывая это послѣднее обстоятельство, Владикавказская жел. дорога занята въ настоящее время разработкой вопроса, какимъ образомъ удалить это нежелательное и ненормальное явленіе. Не входя въ обсужденіе техническихъ деталей вышеупомянутыхъ вопросовъ, ибо разрѣшеніе ихъ должно исходить со стороны желѣзной дороги, А. Я. Фельдманъ все же находитъ необходимымъ указать, что единственное средство, при помощи котораго возможно было бы скорѣе выйти изъ настоящаго положенія,—это скорѣйшее устройство третьяго пути на настоящей пристани и оборудованіе путей необходимыми переходами.

Представитель Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ Е. П. Шуберскій, вполне соглашаясь съ изложеннымъ А. Я. Фельдманомъ, указываетъ, что со стороны дорогъ не разъ дѣлались различнаго рода попытки, дабы выйти изъ такого, всѣми признаваемого ненормальнымъ, положенія, такъ какъ для Юго-Восточныхъ жел. дор. это положеніе не менѣе тягостно и убыточно;

чѣмъ для грузохозяевъ. Несмотря однако на всѣ начинанія и попытки желѣзной дороги, со стороны лицъ, представляющихъ интересы города Ростова н.-Д., приходилось встрѣчать постоянный тормозъ въ этомъ дѣлѣ.

Существующій договоръ, въ копіи прилагаемый къ настоящему журналу, подписанный 5 ноября 1877 г. между городомъ Ростовомъ н.-Д. и довѣреннымъ правленія общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, оказался столь невыгоднымъ и даже убыточнымъ для общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, что обществу этому необходимо было какимъ-либо образомъ его измѣнить. Для разрѣшенія поднятаго вопроса были начаты переговоры, и со стороны города вначалѣ проявилась тенденція идти на встрѣчу обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ убыточность договора была признана и городомъ. При обсужденіи настоящаго вопроса представители города согласились на выработку проекта новаго договора, но, вслѣдствіе обострившихся позднѣе отношеній между этими двумя организаціями вопросъ о подписаніи новаго договора остается до сихъ поръ открытымъ. Возвращаясь къ характеристикѣ работы Ростовской пристани, Е. П. Шуберскій докладываетъ, что настоящее положеніе работы въ гавани далѣе терпимо быть не можетъ, ибо, дѣйствительно, какъ сообщилъ А. Я. Фельдманъ, на пристани имѣются только два пути, по которымъ подается составъ въ 250 вагоновъ, причѣмъ ставится въ головѣ поѣзда одинъ паровозъ и въ хвостѣ три паровоза. Такихъ подачъ бываетъ двѣ въ день; выбрать какой-либо вагонъ не только трудно, но иногда невозможно. Фронтъ амбаровъ малъ и подача заявленныхъ на номеръ амбара вагоновъ фактически къ нимъ не производится. Вагонъ приходится подавать за полъ-версты, а иногда и дальше отъ требуемаго мѣста.

Слѣдуетъ упомянуть къ тому же и о несвоевременности выгрузки вагоновъ со стороны грузохозяевъ, каковое явленіе однако должно быть объяснено отчасти недостаткомъ подводъ для разгрузки недошедшихъ до амбаровъ вагоновъ.

Къ тому же почти сводятся и заявленія предсѣдателя Воронежскаго порайоннаго комитета А. Г. Генрихсена, который сообщаетъ, что амбары, имѣя фронтъ для 15—20 вагоновъ, должны бывать принимать 50—60 вагоновъ; какъ выходъ изъ этого положенія, А. Г. Генрихсенъ рекомендуетъ установить не двѣ только подачи въ сутки, какъ это имѣетъ мѣсто въ настоящее время, а гораздо большее ихъ количество и именно по столько вагоновъ, сколько позволяетъ фронтъ амбаровъ. Необходимо около амбаровъ устроить поворотные круги и прочія устройства. Исходя изъ такого положенія, А. Г. Генрихсенъ находитъ также необходимымъ возможно скорѣйшее устройство третьяго пути на берегу пристани и развитіе самой пристани. Говорить о тех-

ническихъ подробностяхъ развитія гавани въ настоящее время А. Г. Генрихсенъ не считаетъ возможнымъ, въ новомъ же проектѣ общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ вопросъ этотъ очень подробно разработанъ со всѣхъ сторонъ.

Членъ Ростовскаго н.-Д. биржевого комитета А. И. Парамоновъ заявляетъ, что со стороны гласныхъ города Ростова н.-Д. въ послѣднее время замѣчается стремленіе къ возможно скорѣйшему разрѣшенію давно наболѣвшаго вопроса о соглашеніи города съ обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ. Вопросъ этотъ выдвигается въ первую очередь новымъ составомъ гласныхъ.

Н. Е. Парамоновъ указываетъ, что по поводу выше затронутого вопроса начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ Д. П. Козыревъ обратился къ городу Ростову н.-Д. съ запросной телеграммой, на которую своевременно и былъ данъ подробный отвѣтъ отъ города. До сихъ поръ, однако, результатовъ такой переписки пока не видно, времени же прошло достаточно—болѣе двухъ мѣсяцевъ.

На это сообщеніе Н. Е. Парамонова, Е. П. Шуберскій заявляетъ что настоящій запросъ Д. П. Козырева слѣдуетъ считать простымъ недоразумѣніемъ, ибо, запрашивая городъ Ростовъ н.-Д. по этому дѣлу, Д. П. Козыревъ не поинтересовался обратиться одновременно и къ обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, не менѣе города заинтересованному въ данномъ случаѣ.

А. Я. Фельдманъ, возвращаясь къ затронутому выше вопросу, о договорѣ между городомъ Ростовомъ н.-Д. и правленіемъ общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, поясняетъ, что главнымъ пунктомъ этого договора, являющимся столь убыточнымъ въ настоящее время, служить поставленная въ договорѣ слишкомъ низкая плата за подачу вагоновъ. Пунктъ этотъ слѣдующій: „Подача для выгрузки и нагрузки вагоновъ на Ростовскую набережную и къ магазинамъ, расположеннымъ по оной, обязательна для общества Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги, но обществу этому предоставляется право взимать за такую подачу вагоновъ по $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда зернового и льняного сѣмени и по одному рублю пятидесяти коп. (1 р. 50 к.) за каждый вагонъ прочихъ грузовъ, причемъ лица, пользующіяся вагонами на Ростовской набережной, подчиняются установленнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія правиламъ для пользованія сими вагонами“. Убыточность эта для общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ была признана всѣми заинтересованными въ этомъ дѣлѣ сторонами, почему рѣшено было выработать новый договоръ, а Владикавказская и Екатерининская дороги согласились платить добавочную плату.

Тѣмъ не менѣе, несмотря на то, что проектъ новаго договора выработывался, общество Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ до-

путемъ проведенія черезъ тарифныя учрежденія, уплаты Юго-Восточнымъ дорогамъ со стороны Владикавказской и Екатерининской желѣзныхъ дорогъ, кромѣ сбора за вагоновъ, еще и 6 руб. 30 коп.—узловой сборъ съ хлѣб-грузовъ.

входя въ обсужденіе законности такого образа дѣйствій, ть однако признать фактъ взиманія платы.

осуществленіи проекта Владикавказской желѣзной дороги тройствѣ гавани на лѣвомъ берегу рѣки Дона вышеупомянутый вопросъ отпадаетъ самъ собой, ибо изъ поступающихъ въ до 85% таковыхъ будетъ оставаться въ новомъ порту; третій путь Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ будетъ имѣть потребность только самихъ Юго-Восточныхъ жел.

фе, А. Я. Фельдманъ указываетъ, что подходящимъ и не зованнымъ мѣстомъ для Юго-Восточной желѣзной дороги на берегъ рѣки Дона у Нахичевани и этимъ мѣстомъ было бы воспользоваться, но до сего времени однако дѣлается и громадная береговая линія остается не утили-зированной.

И. Фельдманъ добавляетъ, что кромѣ того, съ будущимъ развитіемъ гавани цифра вывоза товаровъ должна достигнуть 1 милл. пудовъ, не считая Азовскихъ грузовъ. Для на-чати о работѣ Ростовскаго порта А. Я. Фельдманъ передаетъ Комиссіи таблицу вывоза Ростовскаго н.-Д. порта съ Азовомъ и Азовомъ за 1908 годъ.

членъ Комиссіи, начальникъ Ростовскаго н.-Д. порта А. К. Дриженко, считая все вопросы о старой и новой гаваняхъ весьма серьезными вопросами, подробнаго изслѣдованія и изученія, находитъ необходимымъ хотя кратко въ данное время освѣтить этотъ вопросъ Комиссіи и сообщить характерныя данныя для руко-водства послѣдующихъ работахъ по этому вопросу.

Для краткую историческую справку о Нахичеванской береговой линіи, А. К. Дриженко сообщаетъ, что въ прежнее время берега рѣки Дона постоянно заливались на долгое время лѣдствіемъ чего были работы по поднятію этого берега. Углубленіе въ этой части, приходилось добытый грунтъ, пред-ставлявший собой сыпучій песокъ, выгружать на берегъ.

В настоящее время Нахичеванская линія имѣетъ 507 саж. длины и заливается только на 20 дней; вся эта линія под-лежитъ замощенію, остальную же площадь, прилегающую къ ней, надо бы отдать подъ устройство амбаровъ.

По цифровыхъ данныхъ, сообщенныхъ начальникомъ порта, видно, что при длинѣ Ростовской набережной 1.048 саж., сила Ростовскаго флота не можетъ быть въ настоящее время использована полностью; такъ, допустимая подъемная сила

флота выражается въ 180 милліоновъ пудовъ, въ настоящее же время флотъ поднимаетъ только 40 мил. пудовъ.

Кромѣ того въ Ростовскую пристань въ настоящее время идетъ хлѣбъ и гужемъ. Среднее количество его 2—4 милліона пудовъ. Грузъ этотъ направляется на пристань черезъ наплавной мостъ съ противоположной стороны береговой полосы и, очевидно, при осуществленіи прсекта Владикавказской жел. дор. привозимый гужемъ хлѣбъ будетъ оставаться на лѣвомъ берегу и, надо думать, ввозъ его возрастетъ до 15—20 милл. пудовъ.

Вполнѣ соглашаясь съ высказаннымъ взглядомъ въ настоящемъ совѣщаніи о необходимости укладки третьяго пути въ старой гавани, А. К. Дриженко указываетъ на необходимость искать и другіе способы, при помощи которыхъ возможно было бы разгрузить настоящіе пути гавани, такъ какъ третій путь упорядочить дѣло, но не разгрузить Ростовъ.

Одной изъ такихъ мѣръ начальникъ порта считаетъ увеличеніе существующей портовой территоріи, въ зависимости отъ чего увеличится и грузооборотъ порта. Такой мѣрой, между прочимъ, будетъ значительно увеличенъ ввозъ угля.

Въ настоящее время въ Министерствѣ Торговли и Промышленности существуетъ предположеніе о соединеніи Ростова съ Нахичеванью и удлинненіи настоящей причальной линіи.

Навигація въ Ростовскомъ порту происходитъ 258 дней въ году.

Управляющій Владикавказской желѣзной дороги сообщаетъ, что большинство грузовъ, слѣдующихъ по Владикавказской желѣзной дорогѣ, предназначается для Ростова; можно съ увѣренностью сказать, что такіе грузы составляютъ четвертую часть всѣхъ перевозимыхъ по Владикавказской желѣзной дорогѣ грузовъ. Ростовъ - пристань является вѣчнымъ тормазомъ перевозки и за норму количества вагоновъ, могущихъ быть переработанными станціей, приходится брать одну треть того количества вагоновъ, которое сюда адресуется, и вмѣсто 300 вагоновъ приходится довольствоваться 100 вагонами; какъ слѣдствіе этого обстоятельства, появляются остатки вагоновъ не переработанныхъ и остатки эти довольно значительные—до 3.000 вагоновъ, превышающихъ мѣсячный срокъ.

Это обстоятельство вынуждаетъ Владикавказскую желѣзную дорогу прекращать адресовку вагоновъ въ Ростовъ н.-Д. и переселывать ихъ въ Новороссійскъ.

Далѣе управляющій Владикавказской желѣзной дороги добавляетъ, что само положеніе настоящей пристани врядъ ли даетъ возможность развить ее до желаемой степени, въ виду чего Правленіе дороги и рѣшило устроить свою собственную пристань на свободномъ въ настоящее время лѣвомъ берегу рѣки Дона. Идея устройства именно здѣсь такой гавани, сама по себѣ, не нова

но до сего времени однако она еще не осуществлялась. Въ настоящее время вопросъ этотъ заинтересовалъ кромѣ правленія Владикавказской жел. дор. и Министерство Путей Сообщенія, и надо думать, что то или иное рѣшеніе по нему должно быть въ скоромъ времени принято. Что касается деталей по этому вопросу, то таковыя пока неизвѣстны. Существуетъ предположеніе, что часть расходовъ по оборудованію новой гавани приметъ на себя Министерство Торговли и Промышленности или же, если всё затраты будутъ идти за счетъ Владикавказской желѣзной дороги, то въ возмѣщеніе ихъ предполагается установить попутный сборъ, такъ какъ ждать какихъ-либо доходовъ отъ этого устройства врядъ ли возможно.

Предсѣдатель Воронежскаго порайоннаго комитета А. Г. Генрихсенъ докладываетъ что вопросъ о выборѣ мѣста для новой гавани еще не рѣшенъ, но, по мнѣнію А. Г. Генрихсена, вторая пристань необходима и при осуществленіи ея вывозъ безусловно возрастетъ и не менѣе какъ до 100 милліоновъ пудовъ, и какъ бы ни развивали настоящій портъ, все равно амбары его не могутъ переработать болѣе 400—450 вагоновъ.

Въ настоящее время Ростовскій узелъ совершенно не приспособленъ къ пріему потребнаго количества вагоновъ и не представляется возможнымъ пропускать болѣе 150 вагоновъ на Ростовъ-пристань, тогда какъ одна Екатерининская желѣзная дорога требуетъ иногда пропустить до 100 вагоновъ, а ей дается разрѣшеніе пропустить только 40. Но въ виду того, что вопросъ о новомъ портѣ—дѣло далекаго будущаго, а въ настоящее время необходимо изыскивать скорѣйшія мѣры, А. Г. Генрихсенъ находитъ необходимымъ еще разъ повторить, что скорѣйшимъ выходомъ изъ такою тяжелаго положенія можетъ быть лишь возбужденіе ходатайства о безотлагательномъ пересмотрѣ договора 1877 года.

Воронежскій порайонный комитетъ въ IV' очередной сессіи по этому поводу вынесъ вполне опредѣленное рѣшеніе, въ которомъ высказался за признаніе неотложной необходимости приступить къ развитію станціи Ростовъ-пристань весною 1908 года и ходатайствовать передъ центральнымъ комитетомъ войти по сему поводу въ сношеніе съ Главнымъ Управленіемъ торговаго мореплаванія и портовъ на предметъ скорѣйшаго разрѣшенія этого вопроса.

Къ настоящему журналу прилагается переписка Воронежскаго порайоннаго комитета съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ по этому предмету, копія предварительнаго соглашенія г. Ростова съ правленіемъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, прошеніе на имя господина Министра Путей Сообщенія отъ грузохозяевъ станціи Ростовъ - пристань и копія постановленія пятнадцатаго очеред-

ного собранія Ростовской н.-Д. городской думы по настоящему вопросу.

Но, чтобы переговоры между городомъ Ростовомъ и обществомъ Юго-Восточной желѣзной дороги могли быть снова возобновлены, необходимо избрать для этого третье лицо, могущее примирить эти двѣ стороны; такимъ посредникомъ съ успѣхомъ могъ бы быть Ростовскій биржевой комитетъ. Что касается Воронежскаго порайоннаго комитета, то со стороны его будутъ приняты всѣ мѣры къ возможному улаженію этого вопроса.

А. Я. Фельдманъ, на предложеніе А. Г. Генрихсена Ростовскому биржевому комитету принять роль посредника между городомъ и желѣзной дорогой, указываетъ, что затрудненіе возобновленія переговоровъ заключается не въ томъ, что нѣтъ посредника, а въ томъ, что возобновить переговоры долженъ тотъ, кто ихъ прервалъ, т. е. общество Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ; городу же нѣтъ никакого основанія заискивать о возобновленіи прерванныхъ переговоровъ. По мнѣнію А. Я. Фельдмана, лучшимъ выходомъ изъ даннаго положенія было бы, если бы Высшая Комиссія взяла на себя починъ въ этомъ дѣлѣ.

Предсѣдатель подкомиссіи указываетъ, что задача примиренія съ успѣхомъ можетъ быть выполнена мѣстнымъ органомъ промышленности и торговли—биржевымъ комитетомъ, среди членовъ котораго находятся и гласные города. Воронежскій порайонный комитетъ также могъ бы принять совмѣстно съ биржевымъ комитетомъ участіе въ этихъ переговорахъ.

Что же касается участія Высшей Комиссіи въ качествѣ примирителя, то по существу своему она не можетъ входить въ какой либо разборъ препирательствъ двухъ обществъ.

А. Г. Генрихсенъ указываетъ, что въ случаѣ необходимости предсѣдателю Воронежскаго порайоннаго комитета быть посредникомъ въ этомъ спорномъ дѣлѣ, необходимо разрѣшеніе Министра Путей Сообщенія, и если Предсѣдатель подкомиссіи пожелаетъ возложить на Воронежскій порайонный комитетъ эту миссію, то А. Г. Генрихсенъ будетъ ходатайствовать передъ Министромъ о соответствующемъ разрѣшеніи съ его стороны.

На это Предсѣдатель замѣчаетъ, что, конечно, согласіе Министра Путей Сообщенія здѣсь необходимо, но подобное порученіе предсѣдателю Воронежскаго порайоннаго комитета можетъ быть дано лишь частнымъ образомъ и, вѣроятно, настоящее совѣщаніе ничего не будетъ имѣть противъ того, чтобы уполномочить А. Г. Генрихсена войти по этому предмету съ ходатайствомъ къ г-ну Министру Путей Сообщенія.

Совѣщаніе вполне соглашается съ Предсѣдателемъ и проситъ предсѣдателя Воронежскаго порайоннаго комитета взять на себя починъ въ возобновленіи переговоровъ между городомъ и дорогой.

Затѣмъ, считая выше обсуждаемые вопросы достаточно освѣ-

щенными, Предсѣдатель предлагаетъ присутствующимъ высказаться и по другимъ вопросамъ, имѣющимъ отношеніе къ желѣзнымъ дорогамъ Ростовскаго района, а также и изложить насущнѣйшія нужды, которыя могли бы быть или разрѣшены на мѣстѣ въ данное время, или же послужить матеріаломъ для будущихъ работъ Высшей Комиссіи.

Представитель группы горнопромышленниковъ Грушевско-Власовскаго района В. В. Таюрскій передаетъ Предсѣдателю докладную записку о нуждахъ горнопромышленности этого района въ отношеніи ея къ желѣзнымъ дорогамъ въ связи съ пропускною способностью прилегающихъ желѣзныхъ дорогъ и станцій.

Докладъ В. В. Таюрскаго сводится къ слѣдующему:

На основаніи уже состоявшагося рѣшенія Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ о переустройствѣ узла ст. Шахтной и Власовки, горнопромышленники высказываютъ слѣдующія пожеланія:

1) необходимо построить на ст. Шахтной вокзалъ настолько помѣстительный, чтобы прибывающіе рабочіе имѣли помѣщеніе на время ожиданія поѣздовъ; обмѣнъ рабочихъ достигаетъ 500—600 человекъ ежедневно и даже превышаетъ эти цифры осенью и весной. Въ августѣ мѣсяцѣ текущаго года горнопромышленники докладывали объ этомъ г-ну Министру Путей Сообщенія во время его проѣзда.

2) Въмѣнъ расширенія ст. Шахтной горнопромышленники полагаютъ болѣе цѣлесообразнымъ продлить Власовскую вѣтвь Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ до ст. Каменноломни или ст. Грушевки съ непремѣннымъ ея соединеніемъ съ подъѣздными желѣзнодорожными вѣтвями общества Грушевскій Антрацитъ и русскаго общества пароходства и торговли; такое рѣшеніе горнопромышленниковъ основано на слѣдующихъ соображеніяхъ: 75% всѣхъ грузовъ (достиг. 55 мил. пудовъ въ годъ) со станцій Шахтной и Власовки направляются на югъ и предлагаемое соединеніе, разгрузивъ ст. Шахтную, сократитъ пробѣгъ вагоновъ въ южномъ направленіи, разгрузивъ въ то же время участокъ Каменноломня-Шахтная, не обладающій въ настоящее время достаточной провозоспособностью. Если же вышеозначенныхъ работъ сдѣлано не будетъ, то мѣстная горнопромышленность обречена на прозябаніе и дальнѣйшее ея развитіе невозможно, такъ какъ въ настоящее время вся пропускная способность узла исчерпана вполнѣ.

Дальнѣйшія пожеланія горнопромышленниковъ касаются развитія всего участка Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ ст. Звѣрево до Ростовъ-Донъ, причемъ желательно развитіе ст. Звѣрево какъ Юго-Восточныхъ, такъ и Екатерининской ж. д. въ интересахъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ юга и юго-востока Россіи, и въ интересахъ горнопромышленности, ибо эта станція является тормазомъ въ обмѣнѣ грузовъ и вагоновъ; желательно развитіе

ст. Каменоломня, Персіяновка, Новочеркасскъ и Кизитеринка; что касается ст. Аксай, то помимо ея развитія, желательно ея оборудовать пристанскими устройствами для передачи массовыхъ грузовъ на рѣку Донъ для слѣдованія въ море, чѣмъ достигнется сокращеніе пробѣга вышеозначенныхъ грузовъ; всѣ пристанскія устройства потребны въ размѣрѣ выгрузки 30—50-ти вагоновъ ежесуточно.

Насущно необходимо благоустройство ст. Ростовъ-пристань, гдѣ въ настоящее время расходы по передачѣ горнопромышленныхъ грузовъ съ желѣзной дороги на суда достигли колоссальной суммы—двѣ коп. съ пуда груза; равно необходимо въ Ростовскомъ порту оборудованіе отдѣльной пристани или территоріи ея для горнопромышленныхъ грузовъ со всѣми необходимыми для таковой спеціальными техническими приспособленіями и складами для товаровъ этого рода. Въ настоящее время горнопромышленные грузы въ Ростовѣ-пристанѣ терпятъ величайшія неудобства и стѣсненія, тормозящія развитіе таковой, между тѣмъ при благоустройствѣ пристани ожидается увеличеніе вывоза ископаемыхъ продуктовъ въ бассейнъ Азовскаго и Чернаго морей и далѣе.

Горнопромышленники горячо поддерживаютъ мысль объ устройствѣ въ Ростовѣ нагорной товарной станціи, ибо таковая, давая возможность снабжать городъ топливомъ, послужитъ къ разгрузкѣ какъ ст. Ростовъ-пристань, такъ и станціи Ростовъ-Донъ.

Послѣднее пожеланіе горнопромышленниковъ—развитіе пропускной способности вообще всего Ростовскаго узла, который является тормазомъ развитія торговли и промышленности громаднаго района юго-востока Россіи.

Е. П. Шуберскій даетъ соотвѣтствующія разъясненія по поводу заявленія В. В. Таюрскаго, но относительно ст. Аксай замѣчаетъ, что вопросъ этотъ является полной неожиданностью, такъ какъ возникаетъ въ первый разъ.

Н. Е. Парамоновъ замѣчаетъ, что положеніе ст. Шахтная весьма плохое. Въ томъ случаѣ, если бы добыча угля въ районѣ была увеличена, дорога не могла бы справиться съ перевозкой груза и пропустить потребное количество его и, если въ настоящее время участки дороги не загружены, то лишь потому, что сгорѣлъ одинъ изъ рудниковъ и добыча угля уменьшилась. Юго-Восточныя желѣзныя дороги во время переговоровъ по этому вопросу ссылались, между прочимъ, на недостатокъ воды въ этой части, но эта ссылка не имѣетъ подъ собой почвы, такъ какъ воду Юго-Восточнымъ ж. д. предлагаютъ въ потребномъ количествѣ.

А. Г. Генрихсенъ докладываетъ, что заявленіе горнопромышленниковъ о затруدنеніяхъ ст. Звѣрево и все ими изложенное на-

столько существенно, что откладывать разрѣшеніе этого вопроса невозможно.

Во время обслѣдованія Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ со стороны дороги были даны обѣщанія устроить все необходимое, до сихъ поръ однако ничего сдѣлано не было. Что касается вопроса о ст. Аксай, то А. Г. Генрихсенъ такъ же, какъ и представитель Юго-Восточной желѣзной дороги Е. П. Шуберскій, слышать это заявленіе лишь въ первый разъ.

В. В. Таурскій разъясняетъ, что вопросъ о развитіи ст. Аксай, дѣйствительно, поднимается теперь въ первый разъ, но однажды онъ былъ поднятъ много времени назадъ и заглохъ.

Представитель фирмы Л. Дрейфусъ и К^о И. М. Раппопортъ заявляетъ о необходимости принятія энергичныхъ мѣръ противъ развившихся за послѣднее время фиктивныхъ попудныхъ перевозокъ. Такъ, при закрытіи станцій желѣзной дороги для грузовъ IV категоріи, грузы эти разбиваются отправителями на группы по 75 пудовъ каждая и по 10 накладнымъ идутъ цѣлые вагоны, дабы подвести эти грузы къ грузамъ 2 категоріи, для которыхъ станція не закрыта. Такой обходъ сильно практикуется не только на дорогахъ Ростовскаго раіона, но и на другихъ дорогахъ; главнымъ же образомъ это практикуется на Юго-Восточныхъ жел. дор. Воронежскій пораіонный комитетъ обѣщаль давно принять мѣры къ пресѣченію этого зла, до сихъ поръ однако со стороны комитета ничего сдѣлано не было.

А. Г. Генрихсенъ докладываетъ на заявленіе И. М. Раппопорта, что подобное заявленіе о фиктивности 75 пудовыхъ отправокъ не совсѣмъ правильно. Отправки эти не только не фиктивны, но вполне согласованы съ Общимъ Уставомъ желѣзныхъ дорогъ. Дѣйствительно, такимъ способомъ очередность грузовъ нарушается, но надо принять во вниманіе, что и тарифъ за перевозку попудныхъ грузовъ взимается выше, чѣмъ съ массовыхъ грузовъ. Настоящій вопросъ долженъ быть иначе поставленъ, а именно, не входить въ споръ о законности его, а рѣшить, желательна ли подобное явленіе или же оно подлежитъ изъятію изъ практики желѣзнодорожнаго дѣла. Воронежскій пораіонный комитетъ своевременно занимался разработкой этого вопроса и постановленія его уже переданы въ центральный комитетъ, который долженъ ждать рѣшенія всѣхъ пораіонныхъ комитетовъ по этому вопросу, и тогда уже передать его далѣе для разрѣшенія законодательнымъ путемъ. Вопросъ этотъ былъ рассмотрѣнъ въ 5-й сессіи комитета въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1908 года и было постановлено и принято единогласно: признать желательнымъ, чтобы въ случаяхъ закрытія станцій для ввоза грузовъ IV категоріи параллельно прекращался пріемъ къ отправленію хлѣбныхъ грузовъ, отправляемыхъ по II категоріи.

Е. П. Шуберскій добавляетъ къ этому вопросу, что со стороны

III.

Описаніе объѣзда дорогъ.

21-го сентября 1909 подкомиссія, обследовавшая дороги южнаго раіона, прибыла на станцію Александровскъ Екатеринбургской желѣзной, дороги, гдѣ и была встрѣчена начальникомъ дороги и другими высшими агентами Екатеринбургской дороги.

Александровскъ. По осмотру пассажирскаго помѣщенія станціи, которое было признано достаточнымъ для потребностей существующаго здѣсь движенія, подкомиссія направилась къ главнымъ паровознымъ Александровскимъ мастерскимъ, причемъ осмотрѣла находящійся на пути слѣдованія товарный дворъ, матеріальный складъ и депо.

Площадь товарнаго двора имѣеть 8.470 кв. саж.; длина путей на товарномъ дворѣ: $206 + 206 + 250 + 142 = 804$ п. с.

Площадь пакгауза занимаетъ 80 кв. саж. и вмѣщаетъ 40 вагоновъ. Площадь крытой товарной платформы—120 кв. саж., вмѣщаетъ 80 вагоновъ. Площадь откр. платформы—20 кв. саж., вмѣщаетъ 10 вагоновъ. Площадь земли, могущая быть отведена для склада грузовъ, имѣеть 1.000 кв. саж. и можетъ вмѣстить 500 вагоновъ.

При посѣщеніи товарнаго двора подкомиссіей было усмотрѣно полное отсутствіе сортировочн. платформы, вслѣдствіе чего выгрузка и нагрузка происходятъ въ одномъ и томъ же мѣстѣ, почему образуется большая тѣснота и беспорядокъ.

Помѣщеніе товарной конторы достаточно.

При станціи Александровскъ имѣются 1 вагонные вѣсы подъемной силы 3.000 пуд.

Работа станціи Александровскъ за 1907 и 1908 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 годъ.

Поездовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости.	1.896
Малой скорости.	1.587
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи.	2.991
Стцѣпленныхъ на станціи	3.006
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	36.966
Отцѣпленныхъ на станціи.	37.010
Обмѣнъ вагоновъ со включеніемъ принятыхъ и сланныхъ сверхъ обмѣна:	
Принято	15.253
Сдано.	15.078
	Всего. 30.331

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	880.600
Перегружено	319.231
Выгружено	4.212.840

Всего. . . 5.412.671

Продано пассажирскихъ билетовъ. 2.335

Багажныхъ квитанцій:

Выдано	135
Получено	534

Количество товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ
накладнымъ 9.100

Количество товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ
накладнымъ 9.856

Передано телеграммъ:

Частныхъ.	3.648
Служебныхъ	175.897

Общее поступленіе въ кассу станціи 514.366 руб. 57 коп.

За 1908 годъ.

Отправлено грузовъ малой скорости. . . 903.248 пуд.

Прибыло 3.582.408 „

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости. 2.582

Малой скорости 3.896

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 5.540

Отцѣпленныхъ на станціи. 5.552

Количество товарныхъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 74.370

Отцѣпленныхъ на станціи. 74.738

Обмѣнъ вагоновъ со включеніемъ принятыхъ и сданныхъ
сверхъ обмѣна:

Принято 19.235

Сдано 19.244

Всего. . . . 38.479

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено 1.489.670

Перегружено. 620.220

Выгружено. 5.415.360

Всего. . . 7.525.250

Продано пассажирскихъ билетовъ	22.173
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	1.233
Получено	1.504
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	11.168
Получено	14.350
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	2.257
Служебныхъ	222.820
Общее поступленіе въ кассу станціи 639.762 руб. 26 коп.	
По службѣ движенія станція Александровскъ входитъ въ 7-е отдѣленіе.	

Станція Александровскъ не централизована.

По службѣ матеріальной станція Александровскъ отнесена (въ пояснительной запискѣ о современныхъ потребностяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на 1910 г.) къ группѣ станцій: Верховцево, Звѣрево, Иловайское, Купянскъ, Маріуполь, Миллерово, Пятихатки, Ростовъ, Сватово, Таганрогъ и Хацпетовка, вмѣстимость складовъ которыхъ не превышаетъ двухмѣсячный расходъ; по свѣдѣніямъ же, полученнымъ подкомиссіей съ Екатерининской дороги, данныя объ угольномъ складѣ и мѣсячномъ расходѣ угля на станціи Александровскъ слѣдующія:

Вмѣстимость склада	100.000 пуд.
Мѣсячный расходъ для товарныхъ паровозовъ	25.000 „
„ „ „ пассажир. „	3.000 „
„ „ „ маневров. „	3.000 „

По осмотрѣ матеріальнаго склада подкомиссія прослѣдовала мимо жилыхъ домовъ желѣзнодорожныхъ агентовъ въ депо.

Александровское оборотное депо подчинено Никопольскому основному. Депо состоитъ изъ одного зданія, имѣющаго вѣрную форму. Число стойлъ—7.

Длина участка Никополь-Александровскъ 84,5 вер. По службѣ тяги ст. Александровскъ относится къ 11 участку.

Изъ депо подкомиссія перешла въ главныя паровозныя мастерскія.

Александровскія паровозныя мастерскія. По свѣдѣніямъ, даннымъ службою тяги Екатерининской желѣзнодорожной дороги Александровскія мастерскія, находящіяся у станціи того же наименованія („Александровскъ Екатерининской“), были осуществлены своей постройкой съ проведеніемъ II-й Екатерининской линіи (Долгинцево-Николо-Козельскъ-Апостолово-Никополь-Александровскъ-Пологи-Волноваха и проч.).

Находясь въ сторонѣ отъ станціи, мастерскія расположены на совершенно выровненной, осушенной, дренажированной и свободной площади, допускающей расширенія мастерскихъ во всѣ стороны. Въ настоящее время (1909 г.) мастерскія занимаютъ

площадь двора (огороженного деревянным забором) въ $125 \times 210 = 26.250$ кв. саж., или около одиннадцати десятинъ. На этомъ пространствѣ на достаточномъ другъ отъ друга разстояніи расположены одиннадцать отдѣльныхъ павильоннаго типа корпусовъ, собственно зданій мастерскихъ съ ихъ служебными помѣщеніями; между корпусами (цехами) расположена открытая электрическая телѣжка—трамвай, для перемѣщенія изъ цеха въ цехъ паровозовъ, котловъ, крупныхъ запасныхъ частей, матеріаловъ и проч.; телѣжка эта обслуживаетъ все цехи (Кузнечный, Токарный, Колесный, Литейный, Котельный, Сборный, Малярный и Центральную кладовую) на протяженіи 82,44 саж., причемъ она имѣетъ длину 9 саж. (19.202 м.), такъ, что на ней могутъ устанавливаться большіе паровозы съ тендерами. (Въ теченіе 2-хъ снѣжныхъ зимъ затрудненій при движеніи трамвая, изъ-за обилія снѣга въ канавѣ, еще не наблюдалось).

Помѣщенія кирпичныхъ корпусовъ цеховъ занимаютъ такія площади внутренняго содержанія:

Паровозо-сборный цехъ	14	\times	51	=	714	кв. саж.
Котельный	15,44	\times	20	=	308,80	" "
Металло-обдѣлочный (Токарный) . .	10	\times	34	=	340	" "
Кузнечный съ трубной и мѣдницкой				=	359,66	" "
Литейный	11,5	\times	22,23	=	255,64	" "
Колесный	10	\times	16	=	160	" "
Малярный	7 $\frac{1}{2}$	\times	20	=	150	" "
Жестяницкій и столярный	8	\times	5	=	40	" "
Модельный складъ	5	\times	8	=	40	" "
Инструментальная				=	15,45	" "
Центральная кладовая	6	\times	7,32	=	43,92	" "
Электрическая станція и котловая парового отопленія				=	142,49	" "
Главная контора				=	72,56	" "

Итого . . . 2642,52 кв. саж.

Затѣмъ при мастерскихъ имѣется двѣ проходныхъ контрольныхъ конторы, одна для контроля входа и выхода служащихъ (мастеровыхъ и рабочихъ), а другая для полученія всехъ матеріаловъ изъ склада матеріальной службы (на этой контрольной матеріалы провѣряются счетомъ, вѣсомъ и мѣрою).

Выяснившаяся на практикѣ цѣлесообразность устройства въ 1908 году этой послѣдней контрольной конторы заставляетъ по отношенію къ ея организаціи удѣлить нѣкоторое вниманіе. Операціи съ контролемъ поступающаго въ мастерскія всякаго матеріала производится слѣдующимъ порядкомъ: лица уполномоченныя и снабженныя администраціей цеховъ мастерскихъ требованіями на полученіе изъ склада разнаго матеріала и пропускомъ для прохода въ складъ при проходѣ черезъ контрольную контору

въ складъ, предъявляютъ свои требованія. На этихъ требованіяхъ контролирующимъ (спеціальнымъ лицомъ) накладывается штемпель „предъявлено“ и затѣмъ всѣ предъявленныя требованія регистрируются въ особую книгу получения матеріаловъ изъ склада; послѣ этого съ заштемпелеванными требованіями лица, получающія матеріаль, направляются въ матеріальный складъ. По полученіи по такимъ требованіямъ матеріаловъ въ складѣ, лица эти съ накладными отъ требованій (бланки требованія состоятъ изъ трехъ частей: корешка требованія, накладной и самаго требованія) и самимъ полученнымъ матеріаломъ возвращаются обратно въ мастерскія, причемъ при проходѣ черезъ контрольную контору предъявляютъ контролирующему какъ свои накладныя требованій, такъ и самый матеріаль. Контролирующій производитъ точную свѣрку (на вѣсахъ, счетомъ и мѣрою) наличія матеріала съ проставленными агентами склада цифрами, данными количества отпущеннаго матеріала и отмѣчаетъ въ регистрирующей книгѣ получения матеріала въ мастерскія. Въ случаѣ полнаго согласованія матеріала съ накладной требованія, на послѣдней кладется штемпель „провѣрено“ и матеріаль съ этой накладной пропускается въ мастерскія въ соотвѣтствующіе цеха, гдѣ администрація, отобравъ накладную, вновь свѣряетъ ее съ наличіемъ полученнаго матеріала и матеріаль раздаетъ въ дѣло, а накладную направляетъ въ счетоводство мастерскихъ. Въ случаѣ обнаруженія несоотвѣтствія отпущеннаго складомъ матеріала съ проставленными въ накладной данными, таковой матеріаль въ мастерскія не пропускается и вмѣстѣ съ накладной возвращается обратно складу лицами, принявшими такимъ образомъ матеріаль, для приведенія его въ полное соотвѣтствіе съ проставленными въ требованіи данными.

Надо особенно отмѣтить, что благодаря устройству этой контрольной конторы, мастерскія обезпечили себѣ возможность получать матеріаль въ такомъ количествѣ, въ какомъ онъ ими требуется въ дѣйствительности.

Электрическая
панція.

Переходя затѣмъ къ краткому описанію отдѣльныхъ цеховъ, отмѣтимъ, что мастерскія работаютъ исключительно электрической энергіей, подводимой къ цехамъ помощью подземныхъ кабелей, уложенныхъ въ спеціально для этого построенныхъ тоннеляхъ; тоннели эти расположены поперекъ всѣхъ цеховъ и вдоль электрической телѣжки какъ для этой цѣли, такъ и для паровыхъ трубъ, подводящихъ паръ къ цѣхамъ для ихъ отопленія (всѣ зданія мастерскихъ отапливаются паромъ).

Электрическая энергія добывается помощью газогенераторныхъ двигателей системы „Crossley“, причемъ съ 1908 года для добыванія газа мастерскія начали примѣнять вмѣсто чистаго антрацита—полуантрацитъ по цѣнѣ 8,4 коп. за пудъ. Это дало возможность значительно удешевить стоимость добыванія газа, безъ

всякихъ плохихъ послѣдствій для двигателей и ихъ рабочихъ частей. Электрическая станція имѣетъ три газовыхъ двигателя на 150 лошадиныхъ силъ каждый съ тремя динамами завода „Шуккертъ и Ко, постояннаго тока на 240 вольтъ. Динамы съ двигателями соединены непосредственно помощью упругихъ кожаныхъ муфтъ; станція въ настоящее время работаетъ при наибольшей нагрузкѣ до 600 амперъ при двухъ динамахъ, третья такимъ образомъ находится въ резервѣ; эти динамо-машины снабжаютъ токомъ 81 моторъ, размѣщенный по различнымъ зданіямъ мастерскихъ.

Станціей завѣдуетъ специально электротехникъ, имѣющій въ своемъ распоряженіи одного монтера, трехъ машинистовъ, трехъ кочегаровъ и двухъ моторщиковъ. Подъ его-же техническимъ наблюденіемъ находится шесть крановщиковъ, работающих на подъемныхъ электрическихъ кранахъ въ цехахъ. Какъ самое машинное отдѣленіе, такъ и генераторное (генераторовъ имѣется три) обслуживаются для ремонта частей специальными кранами. Для удаленія выдѣляющихся газовъ и продуктовъ горѣнія масла, помѣщеніе машинное и генераторное вентилируются специальными вентиляторами.

За 1909 годъ полная стоимость киловатъ-часа, включая сюда и расходы по личному составу, топливу, смазкѣ, ремонту машинъ, газогенераторовъ, моторовъ и приборовъ освѣщенія, выразился, въ виду несоотвѣтствія мощности машинъ съ дѣйствительной потребностью расхода энергіи, въ 7,16 к., причемъ расходъ полуантрацита для добыванія газа составилъ на киловатъ 2,9 ф. въ часъ, или 2,13 ф. на лошадиную силу-часъ, а расходъ воды для охлажденія машины составляетъ 468 ведеръ (5.755 литр.) на машину-часъ (на охлажденіе цилиндровъ 300 ведеръ), на скрубберъ (коксочиститель 165 вед. и въ испаритель 3,3 вед.)—итого 468,3 вед.

На этой же электрической станціи имѣются два постоянныхъ водотрубныхъ котла системы Штейнмюллера, завода „Борманъ-Шведе и К^о“, поверхностью нагрѣва въ 125 кв. метровъ, каждый при рабочемъ давленіи въ 4 атм.; эти котлы обслуживаютъ центральное паровое отопленіе мастерскихъ и частью доставляютъ паръ къ четыремъ паровымъ молотамъ кузнечнаго цеха. Паропроводныя магистральныя трубы для подведенія пара къ корпусамъ цеховъ уложены, какъ было упомянуто, въ подземной галлерей. Въ этой же галлерей проложены конденсаціонныя трубы отъ батарей отопленія; эти трубы подводятъ воду обратно къ электрической станціи въ особый резервуаръ для перекачиванія обратно въ котлы.

Личный составъ лицъ котловой (обслуживающихъ паровое отопленіе) составляетъ въ годъ въ среднемъ (зимой больше, лѣтомъ меньше) 2 машиниста, 3 кочегара и 1½ подвозчика

угля. Общее завѣдываніе этимъ отопленіемъ лежитъ на электротехникѣ; на его же обязанности лежитъ наблюденіе за надлежащимъ содержаніемъ всѣхъ водопроводовъ мастерскихъ, а также пожарнаго отдѣла со всѣми пожарными приборами (насосы, лѣстницы, багры, ведра, факелы и проч.); для пожарныхъ приборовъ имѣется специальное помѣщеніе. Пожарный обозъ мастерскихъ состоитъ изъ 4-хъ насосовъ съ шлангами и брандспойтами (2-хъ на колесныхъ ходахъ и 2-хъ переносныхъ ручныхъ), 12 пожарныхъ бочекъ, 4-хъ складныхъ 12 - аршинныхъ лѣстницъ, 15 багровъ, 16 топоровъ, 8 ломовъ, 33 ведеръ, 16 факеловъ и 16 фонарей ручныхъ. Затѣмъ имѣются каски, топоры.

Независимо этого водопроводная сѣть мастерскихъ, питаемая водой отдѣльной линіей 4-хъ дюймовыхъ трубъ съ водоемнаго бака станціи, имѣетъ 10 цеховыхъ и 12 дворовыхъ крановъ гидрантовъ, къ каковымъ имѣется 9 пожарныхъ рукавовъ съ 4 брандспойтами. Пожарная команда организована изъ мастеровыхъ подъ общимъ руководствомъ завѣдывающаго электрической станціей.

Паровозо-сборный
къ

Цехъ этотъ представляетъ собой прямоугольное кирпичное зданіе длиной 51 саж. и шириной 14 саж., съ тремя продольными сквозными путями. Покрытіе этого зданія произведено помощью арокъ (трехшарнирныхъ), установленныхъ на отдѣльныхъ фундаментахъ на разстояніи трехъ саженой одна отъ другой и скрѣпленныхъ между собой продольными балками и прогонами, поддерживающими крышу. Къ каждой изъ арокъ приклепаны кронштейны, изъ которыхъ одинъ упирается въ боковую стѣну, а второй остается свободнымъ и служитъ для поддерживанія наклонныхъ свѣтовыхъ рамъ; на продольныхъ балкахъ уложены рельсовые пути, по которымъ вдоль всего цеха двигаются два мостовыхъ электрическихъ крана подъемной силы 25 тоннъ каждый. Прибывающіе паровозы для ремонта вводятся въ цехъ на средній путь, а тендера на крайній (отдѣльной тендерной пока не имѣется) и здѣсь на этихъ путяхъ производится разборка всего паровоза и тендера и тотчасъ же составляется особыми лицами опись требующихся работъ, причемъ части паровозовъ и тендеровъ, помощью крановъ, распредѣляются по мѣстамъ работъ бригадъ, рамы переносятся на свободныя мѣста цеха, а котлы переносятся кранами къ воротамъ, выходящимъ къ электрической телѣжкѣ, гдѣ эти котлы устанавливаются на желѣзные телѣжки и перемѣщаются помощью трамвая къ котельному цеху.

Собственно разборка паровоза съ необходимымъ перечисленіемъ предстоящихъ работъ производится максимумъ въ 3 рабочихъ дня (безполезный излишній простой входитъ въ общее число дней по разборкѣ паровоза).

Основное оборудование этого цеха, кроме 2-хъ упомянутыхъ электрическихъ мостовыхъ крановъ, составляютъ:

1) Токарно-винторѣзный станокъ, съ высотой центровъ 150 мм. и разстояніемъ между ними 870 мм.

2) Два переносныхъ станка для расточки паровыхъ цилиндровъ на мѣстѣ.

3) Два свободностоящихъ сверлильныхъ станка для дыръ діаметромъ до 40 мм. и 175 мм. глубиною.

4) Ординарный вертикальный на плитѣ сверлильный станокъ для дыръ 75 мм. діаметромъ и 260 мм. глубиною.

5) Станокъ поперечно-строгальный съ однимъ суппортомъ и однимъ столомъ, размѣромъ 360×500 мм., имѣющимъ вертикальное перемѣщеніе 270 мм. Ходъ рѣзца 190 мм.

6) Станокъ для фрезеровки паровыпускныхъ оконъ лѣвыхъ цилиндровъ паровозовъ „Компаундъ“.

7) Вальцы для правки желѣзныхъ листовъ 1—4 мм. толщиною и 1.250 мм. шириною.

8) Станокъ для выгибанія краевъ жести.

9) Прессъ гидравлическій, передвижной для пробы паровыхъ цилиндровъ.

10) Два прессы для запрессовыванія колець и втулокъ.

11) 13 разныхъ провѣрочныхъ и размѣточныхъ плитъ и

12) 105 слесарныхъ тисковъ.

Работы этого цеха организованы такъ, что весь ремонтъ паровозовъ и тендеровъ распредѣляется между 26-ю бригадами: 1) разборная паровоза и тендера, 2) цилиндровая, 3) буксовая паровозная, 4) золотниковая, 5) кулиссная, 6) дышловая, 7) арматурная паровозная, 8) тормаз Вестингауза паровозн., 9) паровыхъ трубъ, конуса въ дымовой коробкѣ, установка котла въ рамѣ, подвѣски, поддувало, 10) обшивочная котла, 11) обшивочная цилиндровъ, 12) обшивочная кожуховъ паровоза, 13) будки, площадки и барьеровъ, 14) котельная (клепальная) паровоза и тендера, 15) столярная, 16) и 17) малярная и малярно-черная, 18) рамная тендерная, 19) буксовая, 20) арматурная, 21) подвѣсной и упряжной приборъ, 22) тормазная тендерная, 23) жестяницкая, 24) инструментальная, 25) обтирочная и 26) рабочая цеховая съ находящимися во главѣ этихъ бригадъ—бригадирами; бригадиры паровозныхъ работъ, участвуя сами непосредственно въ работахъ, выдѣлены въ то же время, въ отношеніи уплаты имъ заработка, изъ общаго расцѣнка и получаютъ плату съ cadaго выпущеннаго изъ мастерскихъ паровоза, плату, уменьшающуюся съ увеличеніемъ числа выпущенныхъ паровозовъ въ мѣсяць (въ бригадахъ тендерныхъ работъ бригадиры участвуютъ въ общемъ расцѣнкѣ со своей бригадой). Вышеотмѣченнымъ условіемъ гарантируется болѣе или менѣе нѣкоторый опредѣленный годовою зароботокъ бригадировъ, находящійся, однако,

въ зависимости отъ числа выпущенныхъ паровозовъ, съ комбинаціями по мѣсяцамъ; бригады мастеровыхъ, работая сдѣльно, получаютъ платы по пріемкѣ администраціей совершенно законченныхъ работъ паровоза по особымъ детально разработаннымъ расцѣнкамъ. Количество мастеровыхъ этого цеха по ремонту паровозовъ и тендеровъ было въ 1909 году таково: мастеровыхъ съ бригадами 118 чел., помощниковъ мастеровыхъ 57 чел., учениковъ 23 чел. и рабочихъ 64 чел., итого 262 чел.; въ число рабочихъ входятъ 12 человекъ, исполняющіе различныя служебныя обязанности, общія для всѣхъ бригадъ (доставка матеріала, развозка и разноска частей по цехамъ и по бригадамъ, рабочіе при кранахъ, уборщики цеха, при кипяченіи воды и посылкахъ начальника цеха); къ этому же цеху причисляется такъ называемая дворовая бригада, состоящая изъ 18 человекъ, работающая по очисткѣ двора всѣхъ мастерскихъ, нагрузкѣ металлическаго лома всѣхъ цеховъ для сдачи его въ складъ, нагрузкѣ запасныхъ частей, изготовляемыхъ для линіи и матеріальной службы, и разгрузкѣ угля; въ дворовой же бригадѣ имѣются запасные сторожа.

Такимъ образомъ, собственно лицъ, занятыхъ исключительно ремонтомъ паровоза, состоитъ 244 человекъ, или въ среднемъ приходится на каждый выпущенный паровозъ 2,68 чел., а на каждый, находящійся въ ремонтѣ паровозъ, по даннымъ 1909 года, 11 человекъ.

Администрація цеха состоитъ изъ одного начальника цеха, двухъ помощниковъ, двухъ техниковъ и одного пробнаго машиниста.

По разборкѣ паровоза въ этомъ цехѣ рама его простаиваетъ въ ожиданіи котла не болѣе одного—двухъ мѣсяцевъ—55,5 календарныхъ дней въ среднемъ; по полученіи котла паровозъ выходитъ изъ цеха и мастерскихъ не болѣе какъ черезъ 23 календарныхъ дня, считая въ этомъ числѣ дней малярныя работы и производство первой хозяйственной и второй окончательной пробныхъ поѣздокъ на сдачу паровозовъ агентамъ участка.

Изъ характерныхъ работъ этого цеха можно отмѣтить, между прочимъ, работы по пригонкѣ золотниковъ; для ускоренія и удешевленія этихъ работъ, пришабриваніе золотниковъ къ золотниковымъ лицамъ цилиндровъ производится не раздѣльно провѣрочными плитами, а непосредственно по самимъ пришабреннымъ золотникамъ, которые поддерживаются (опускаются и поднимаются къ лицамъ цилиндровъ) специально приспособленными для этого кранами съ блоками; краны эти переносные и укрѣпляются къ шпилькамъ цилиндрическихъ крышекъ золотниковъ.

Помощью такихъ же крановъ переносныхъ, укрѣпляемыхъ къ паровознымъ рамамъ, производится пригонка (пришабриваніе) контръ-валовъ, переводныхъ рычаговъ въ ихъ подшипники. Для

утилизациі времени всѣ подготовительныя работы по окраскѣ паровозовъ производятся здѣсь же въ сборномъ цехѣ. Помощью такихъ комбинацій при подобныхъ совмѣщеніяхъ работъ различныхъ бригадъ является вполне возможнымъ держать паровозъ въ мастерскихъ въ капитальномъ ремонтѣ при смѣнѣ крупныхъ котельныхъ топочныхъ частей котла (смѣны рѣшетки, задней стѣнки, полустѣнокъ и даже цѣлой огневой коробки) не болѣе 84 календарныхъ дней со включеніемъ въ это число дней праздничныхъ и Рождества и Пасхи; причемъ, однако, надо сказать, что это число простоя далеко не есть предѣлъ, и при болѣе или менѣе равномерномъ поступленіи паровозовъ въ ремонтъ съ расчетомъ, чтобы ихъ всегда въ мастерскихъ находилось болѣе или менѣе определенное число (не менѣе 26 паровозовъ), общее число календарныхъ дней простоя паровозовъ въ ремонтѣ возможно, не увеличивая числа рабочихъ рукъ, уменьшить еще болѣе.

Для соблюденія благоразумной бережливости въ расходованіи денегъ на ремонтъ паровозовъ введена система примѣненія различныхъ способовъ исправленія дорого стоящихъ частей; само собою разумѣется, исправленіе частей допускается только въ томъ случаѣ, если оно выгодно и если оно гарантируетъ полную надежность и прочность и обезпечиваетъ срокъ службы такой части по крайней мѣрѣ до слѣдующаго капитальнаго ремонта и, наоборотъ, всѣ части, которыя по тѣмъ или инымъ причинамъ внушаютъ опасеніе не выдержать всего періода службы паровоза до слѣдующаго капитальнаго ремонта, хотя они и представлялись бы годными для нѣкотораго періода службы, замѣняются обязательно новыми частями. Въ мастерскихъ ведется въ довольно широкой степени способъ исправленія цилиндровъ въ случаѣ отламыванія лапъ, ихъ фланцевъ, трещинъ въ перепонкахъ между золотниковыми лицами; въ случаѣ прибытія съ паровозами цилиндровъ съ лопнувшими фланцами и даже съ трещинами цилиндрической части, таковыя цилиндры по тщательномъ осмотрѣ и предварительной гидравлической пробѣ (цилиндры испытываются гидравлическимъ давленіемъ) и въ случаѣ годности въ прочихъ своихъ частяхъ, исправляются заваркой и вваркой новыхъ мѣстъ по удаленіи поврежденныхъ старыхъ.

Эта работа производится въ литейномъ цехѣ мастерскихъ, при чемъ для предварительнаго разогреванія (до расплавленія старыхъ краевъ трещинъ) мѣстъ, гдѣ должна произойти сварка старой стѣнки цилиндра съ вновь ввариваемой стѣнкой (наружныя поверхности старой поврежденной стѣнки обрубаются до свѣжаго металла) для заварки употребляется чугуны изъ вагранокъ специальныхъ калашъ, который идетъ затѣмъ, болѣе или менѣе охлажденный уже, тутъ же на отливку менѣе отвѣт-

ственных частей—башмаковъ и колодокъ тормазныхъ по преимуществу.

Плата за такое исправленіе цилиндровъ (заварку) назначается отъ пуда перепущеннаго чугуна (25 к. съ пуда) и въ зависимости отъ сложности подготовительной формовки (заливаемое мѣсто задѣлывается въ форму и высушивается) обходится отъ 25 до 55 руб. съ формовкой. По заваркѣ такого цилиндра онъ обрабатывается въ заваренныхъ частяхъ и испытывается прессомъ на требуемое техническими условіями давленіе.

Исправленные такимъ образомъ цилиндры, какъ показала практика, продолжаютъ служить такъ же, какъ и новые, давая въ то же время оправдываемую экономію. Затѣмъ большое подспорье въ дѣлѣ экономіи (по замѣнѣ новыми) цилиндровъ далъ способъ исправленія трещинъ въ перепонкахъ между окнами паровыхъ цилиндровъ; столь часто появляющіяся въ упомянутыхъ частяхъ трещины въ золотниковыхъ лицахъ цилиндровъ, надо полагать, объясняются неконструктивностью формъ этихъ реберъ; трещины эти заставляли браковать цилиндры, обращая ихъ въ ломъ (постановка сплошныхъ стальныхъ или чугунныхъ надѣлокъ, примѣняемыхъ на нѣкоторыхъ дорогахъ на такія лица, не всегда оказывалась надежной, да и не вполне устраивала поврежденіе соединенія чрезъ трещины различныхъ камеръ цилиндра).

Александровскія мастерскія попробовали примѣнить нѣсколько иной способъ для устраненія вліянія этихъ трещинъ; этотъ способъ состоитъ въ томъ, что вдоль ребра въ глубину его по трещинѣ сверлится коническое отверстіе діаметромъ до 10—15 мм. (въ глубину всей трещины), а затѣмъ въ верхней части золотниковаго ребра высверливается изъ этого же центра отверстіе діаметромъ до 35—40 мм., глубины (высота) до 15 мм.; въ первое отверстіе вставляется на притиркѣ красной мѣди коническая пробка, а затѣмъ сверху вставляется на притиркѣ и двухъ удерживающихъ съ боковъ по краямъ шурупахъ чугунная пробка; верхняя часть чугунной пробки обрабатывается за подѣлицо съ золотниковымъ лицомъ (ребромъ), обѣ эти пробки загоняются на жидкомъ стеклѣ, затѣмъ для предупрежденія дальнѣйшаго распространенія трещины—внизу ребра цилиндра перпендикулярно къ трещинѣ въ концѣ ея высверливается сквозное отверстіе въ 5—6 мм., которое затѣмъ задѣлывается шурупомъ на рѣзбѣ. Исправленные такимъ образомъ цилиндры опрессовываются на соответственное давленіе, какъ новые; опытъ подобнаго исправленія далъ указанія, что такіе цилиндры продолжаютъ служить, какъ новые, между тѣмъ такое исправленіе обходится мастерскимъ сравнительно недорого: 10—15 руб. съ пробки, считая въ эту плату и прессовку цилиндра, и даетъ такимъ образомъ значительную экономію. Эти работы производятся металлообдѣлочнымъ цехомъ мастерскихъ.

Затѣмъ для соображеній экономическихъ Александровскія мастерскія производятъ постановку паровыхъ и рессиверныхъ трубъ, въ случаѣ требующейся замѣны старыхъ мѣдныхъ, исключительно чугунными собственной отливки. Трубы по отливкѣ и обработкѣ испытываются требующимся давленіемъ на прессѣ; также ставятся мастерскими вмѣсто желѣзныхъ чугунные фасонные кожухи этихъ трубъ въ дымовой коробкѣ; паровыя и рессиверныя трубы устанавливаются на притиркѣ на чугунныхъ же чечевичныхъ кольцахъ; затѣмъ для парализованія хищенія на участкахъ мелкихъ мѣдныхъ частей,—крышки маслянокъ, пробки, сальники и проч. ставятся желѣзными и чугунными. Для утилизаціи нѣкоторыхъ длинныхъ и толстыхъ заклепокъ, остающихся въ котельномъ цехѣ отъ разборки котловъ и шедшихъ ранѣе въ ломъ, производится отсортировка такихъ заклепокъ и, послѣ ихъ обточки на мелкихъ станкахъ токарнаго цеха и обрѣзки концовъ, такія заклепки съ выгодой, какъ показали подсчеты, идутъ въ дѣло при заклепкѣ паровозныхъ и тендерныхъ рамъ и буферныхъ брусевъ; затѣмъ всѣ гайки и болты послѣ разборки паровоза тщательно очищаются и годныя идутъ вновь въ дѣло. Утилизациа такихъ вполне годныхъ мелкихъ частей даетъ также экономію. По разборкѣ, или вѣрнѣе—параллельно съ разборкой паровоза, какъ было отмѣчено выше, составляется опись требующихся работъ по исправленію частей и изготовленію новыхъ; по окончаніи разборки и составленіи подробной вѣдомости работъ (эту работу ведетъ особое лицо изъ администраціи цеха, имѣя у себя помощниковъ техниковъ), составляются наряды (бѣлаго цвѣта) на изготовленіе необходимыхъ частей (за счетъ общаго годового заказа, а не по паровозамъ, хотя въ этихъ нарядахъ и показываются №№ паровозовъ, для которыхъ изготовляются части); наряды эти передаются въ центральную кладовую, которая, по ихъ регистраціи, передаетъ въ подготовительные цеха и послѣдніе приступаютъ немедленно къ изготовленію частей и, по мѣрѣ ихъ изготовленія, сдаютъ части вмѣстѣ съ нарядами въ центральную-же кладовую мастерскихъ.

На этихъ нарядахъ отмѣчается цехами вѣсъ части вчернѣ и въ отдѣлкѣ и стоимость вчернѣ и въ отдѣлкѣ. Центральная кладовая, беря эти части къ себѣ на учетъ въ особую книгу, сдаетъ сборному цеху, или вообще цеху-потребителю, части только по требованіямъ (краснымъ) уже только по паровозамъ и затѣмъ по окончаніи мѣсяца даетъ свѣдѣнія въ счетоводство мастерскихъ для перефактурованія съ общаго годового заказа на каждый уже паровозъ отдѣльно. Центральная кладовая не принимаетъ частей за 2 недѣли до выхода паровоза изъ мастерскихъ.

Благодаря такой системѣ, начальникъ мастерскихъ знаетъ къ каждому 20-му числу всѣ рѣшительно расходы какъ по паро-

возамъ, такъ и вообще по мастерскимъ, произведенныя за предыдущій мѣсяць.

За 1909 годъ средняя стоимость капитальнаго ремонта одного паровоза нормальнаго типа со включеніемъ котельныхъ работъ выразилась въ суммѣ 5.006 руб., изъ которыхъ на котельныя работы падаетъ сумма 2.556 руб. Полная же стоимость капитальнаго ремонта со включеніемъ стоимости колесныхъ работъ, ремонта паровознаго инструмента и заправкой буксъ выразилась въ суммѣ 5.283 руб. 63 к.

Котельный цехъ Александровскихъ мастерскихъ занимаетъ площадь, какъ было упомянуто выше, $15,44 \times 20 = 308,8$ кв. саж.; цехъ этотъ кирпичными столбами раздѣленъ вдоль на два разныхъ отдѣленія со сквозными продольными путями въ каждомъ. Каждое отдѣленіе обслуживается электрическимъ мостовымъ краномъ (одинъ на 16 тоннъ, а другой на 4 тонны), одно изъ отдѣленій съ краномъ 16 тоннъ предназначается собственно для постановки котловъ, другое же занято станками, вальцами и горнами, и въ этомъ отдѣленіи производится изготовленіе рѣшетокъ, заднихъ стѣнокъ, цѣлыхъ топокъ и частей котловъ.

Главное оборудованіе этого цеха, кромѣ упомянутыхъ 2-хъ мостовыхъ крановъ, составляютъ:

1) Три токарно-винторѣзныхъ станка съ высотой центровъ 190 мм. и наибольшимъ разстояніемъ между ними 750 мм.

2) Токарно-винторѣзный станокъ съ высотой центровъ 200 мм. и наибольшимъ разстояніемъ между ними 1.070 мм. съ выемкой въ станинѣ для обточки предметовъ до 700 мм. діаметромъ и 270 мм. шириною.

3) Токарно-винторѣзный станокъ съ высотой центровъ 160 мм., наибольшимъ разстояніемъ между ними 1.100 мм. и выемкой въ станинѣ для предметовъ 550×90 мм.

4) Специальный винторѣзный станокъ для нарѣзки связей. Высота центровъ 180 мм., наибольшее разстояніе между ними 1.200 мм.

5) Токарный станокъ для обточки связей. Высота центровъ 150 мм., наибольшее разстояніе между ними 500 мм.

6) Токарный станокъ для обточки связей, съ 2 суппортами и 2 бабками.

7) Токарно-винторѣзный станокъ съ высотой центровъ 150 мм., наибольшимъ разстояніемъ между ними 900 мм.

8) Револьверный токарный станокъ съ высотой центровъ 200 мм. и наибольшимъ разстояніемъ между ними 800 мм.

9) Радиально-сверлильный станокъ для дыръ діаметромъ до 75 мм. и глубиною до 250 мм. съ горизонтальнымъ перемѣщеніемъ сверла отъ 550 мм. до 1.250 мм.

10) Радиально-сверлильный станокъ съ настѣнной станиной и

передачей съ кареткой. Вылетъ сверла 220 мм., наибольшій радиусъ 1.500 мм.

11) Балочный радіально-сверлильный станокъ для дыръ до 25 мм., ходомъ сверла 160 мм.

12) Шестишпиндельный сверлильный станокъ для сверленія дыръ въ топочныхъ рѣшеткахъ и стѣнкахъ. Вылетъ сверла 200 мм. Продольный ходъ стола 1.000 мм.

13) Сверлильный станокъ для сверленія и отрѣзки связей съ двумя патронами.

14) Два переносныхъ сверлильныхъ станка для высверливанія связей въ котлахъ. Ходъ шпинделя 600 мм.

15) Горизонтальный сверлильный станокъ для сверленія связей съ 2 патронами и 2 суппортами. Высота центровъ 160 мм.

16) Дыропробивной станокъ съ ножницами для сортового желѣза.

17) Вальцы для выгибанія котельнаго желѣза. Длина вальцовъ 3.000 мм., подъемъ вальцовъ 170 мм.

18) Пила для рѣзки мѣдныхъ связей и брусковъ толщиной до 80 мм. съ параллельными тисками.

Работы этого цеха ведутся такъ, что цехъ, обладая упомянутыми токарными, сверлильными и другими станками, а также горнами и печами, готовитъ рѣшительно все части котла для себя самъ (части огневыхъ коробокъ наружнаго кожуха, какъ-то: топки, цилиндрическія части и дымовыя коробки, связи, анкерные болты, наконечники мѣдныхъ дымогарныхъ трубъ и пр.); вдоль стѣнъ обоихъ отдѣленій имѣются верстаки для бригадъ мастеровыхъ слесарей, готовящихъ арматуру котловъ. Все части топочныя, какъ желѣзныя, такъ и мѣдныя послѣ изготовленія (выбивки на плитахъ) отжигаются въ спеціальной печи.

Работы этого цеха распредѣляются между шестнадцатью бригадами: 1-я бригада разборки котловъ, 2-я сборки котловъ, 3-я клепальщики, 4-я чеканщики, 5-я бригада постановки и нарѣзки связей, 6-я бригада клепальщиковъ связей, 7-я бригада постановки трубъ, 8-я бригада постановки дверокъ топки, поддувала и дымогарныхъ трубъ, 9-я бригада чернорабочихъ, 10-я арматурная, 11-я бригада постановки арматуры и инжекторовъ, 12-я бригада регуляторныхъ трубъ, 13-я бригада регуляторнаго привода и колпака, 14-я бригада кармановъ, угольниковъ и переднихъ дверокъ, 15-я бригада промывательныхъ люковъ и 16-я бригада регуляторныхъ золотниковъ.

Такимъ образомъ изъ этого цеха котлы по ихъ исправленію или возобновленію, выходятъ уже опробованными и съ опробованной на прессѣ и на пару арматурой и всеми шпильками, и мѣшающими посадкѣ котла въ сборномъ цехѣ въ раму.

Въ этомъ цехѣ въ 1909 году работало въ среднемъ: котель-

щиковъ съ ихъ подручными 81 челов., слесарей 29 челов., токарей 8 челов., учениковъ 12 челов. и рабочихъ 10 челов., всего 140 челов., что при выпускѣ въ 1909 году изъ котельной 94 котловъ—дало 1,5 чел. на котель въ годъ или 9,35 чел. на находившійся котель въ цехѣ. При чемъ въ среднемъ продолжительность простоя въ этомъ цехѣ котла при капитальныхъ работахъ (смѣна цѣлыхъ топокъ, рѣшетокъ, заднихъ стѣнокъ, шинельныхъ листовъ и проч.) выразилась въ 56 календарныхъ дней (см. графикъ простоя ремонта паровозовъ).

Къ характернымъ работамъ этого цеха, вліяющимъ на скорость производства работъ и ихъ финансовую сторону, можно упомянуть размѣтку и затѣмъ сверленіе отверстія для связей и анкерныхъ болтовъ въ шинельныхъ листахъ, на прямомъ не согнутомъ еще шинельномъ листѣ, а также въ боковыхъ полустѣнкахъ; такъ что послѣ сверленія уже отверстій происходитъ сгибаніе шинельныхъ листовъ. Смѣна полустѣнокъ, огневыхъ рѣшетокъ, заднихъ стѣнокъ и наружныхъ боковыхъ листовъ производится безъ выемки внутренней топки, горловины патрубки шуровочныхъ отверстій ставятся выштампованными изъ цѣлаго куска желѣза безъ сварки, заготовка патрубковъ производится въ кузнечномъ цехѣ (патрубки безъ шва безусловно совершеннѣе въ отношеніи предупрежденія течи патрубковъ сварныхъ).

Мастерскія при ремонтѣ топокъ паровозныхъ примѣняютъ какъ мѣдь, такъ и желѣзо для рѣшетокъ, заднихъ стѣнокъ, боковыхъ наставокъ и распорныхъ болтовъ (связей), при чемъ считаютъ вполне рациональнымъ, какъ въ техническомъ, такъ и въ экономическомъ отношеніяхъ ставить желѣзные связи въ двухъ самыхъ нижнихъ рядахъ топокъ и въ шести самыхъ верхнихъ рядахъ безразлично, изъ какого металла не ставилась-бы топка, оставляя такимъ образомъ при мѣдныхъ стѣнкахъ топки мѣдные связи въ среднихъ рядахъ въ области непосредственнаго и болѣе напряженнаго дѣйствія огня.

Между прочимъ необходимо отмѣтить въ рядѣ мѣръ, по соблюденію экономіи, примѣняемой въ мастерскихъ, способа изготовленія распорныхъ болтовъ. Прутъ мѣдный для связей рѣжется на такую длину, такія части, чтобы при подкаткѣ въ срединѣ штампами такихъ отрѣзковъ, во-первыхъ, образовался бы соотвѣтствующій діаметръ шейки и головки связи, а во вторыхъ, части эти послѣ подкатки соотвѣтствовали-бы длинѣ будущей связи, съ выступами ее за стѣнки, для образованія надлежащей высоты головокъ, такимъ же способомъ изготовляются связи, какъ съ квадратами, такъ и безъ квадрата. Такой способъ изготовленія связей даетъ въ общемъ экономію до 25% въ матеріалѣ. Для предупрежденія развѣданія водой и механическихъ дѣйствій (прутами для промывки) нижняго рамнаго кольца топки и въ нѣкоторыхъ другихъ частяхъ котла, мастерскія ставятъ въ кот-

лахъ предохранительныя мѣдныя пластины; практика показала, что такія пластины вполне предохраняють, какъ рамное кольцо, такъ и другія части котла отъ вышеупомянутыхъ дѣйствій и служатъ не одинъ періодъ между капитальнымъ ремонтомъ котла.

Токарный цехъ.

Токарный цехъ помѣщается въ корпусѣ сосѣднемъ съ кузницей и центральной кладовой, залъ этой мастерской колоннами, установленными посрединѣ этого цеха, дѣлится на двѣ части по всей своей длинѣ (колонны служатъ опорами для балокъ, на которыхъ уложенъ одинъ рельсъ электрическаго крана, другой рельсъ для этого крана лежитъ на балкахъ, положенныхъ на кирпичные столбы у стѣнъ), сообразно такому положенію произведена группировка станковъ. Часть мастерской безъ крана оборудована станками для болѣе или менѣе мелкихъ работъ съ тремя групповыми моторами, причемъ главный валъ этой мастерской дѣлаетъ 175 оборотовъ, — другая часть, предназначенная для крупныхъ работъ (отдѣлка цилиндровъ между прочимъ). Въ этомъ отдѣленіи станки приводятся отдѣльными моторами, кромѣ крана вдоль каждаго отдѣленія этого цеха проложены рельсовые пути, выходящіе къ трамвайной телѣжкѣ. Этотъ цехъ имѣетъ наждачные станки и между прочимъ спеціальныя для обработки и шлифовки кулисъ, съ радіусомъ кривизны до 2.100 мм., затѣмъ нѣкоторое количество фрезерныхъ станковъ для обработки арматуры и затѣмъ наждачные станки для обработки и шлифовки крупныхъ частей, какъ параллелей и шлифовки послѣ калки различныхъ валиковъ. Сверлильныя работы при массовой обработкѣ частей производятся безъ предварительнаго начерниванія предмета, подлежащаго сверленію и размѣткѣ такого. Сверленіе производится помощью такъ называемыхъ кондукторовъ; просверливаемый предметъ вкладывается въ спеціальный для каждой части штампъ съ вращающейся крышкой, на которой сдѣлано такое отверстіе, какое требуется просверлить. Ниже приводится перечень станковъ этого цеха, сгруппированныхъ по типамъ:

№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ ОБОРУДОВАНИЯ.	Количество станковъ.	Примѣчаніе.
1	<p style="text-align: center;">Токарные станки:</p> Токарный лобовой станокъ съ высотой центра 650 мм. и діаметромъ планшайбы 1250 мм.	1	

№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ ОБОРУДОВАНИЯ.	Количество станковъ.	Примѣчаніе.
2	Токарный лобовой станокъ съ подвижной станиной для суппортовъ и задней бабки, высотой центровъ 1050 мм. и наибольшимъ разстояніемъ ихъ 2400 мм., діаметръ планшайбы 2000 мм.	1	
3	Токарно-винторѣзный станокъ высотой центровъ 305 мм. и разстояніемъ между ними 4800 мм.	1	
4	Такіе же станки высотой центровъ 305 мм. и разстояніемъ между ними 2650 мм.	5	Не приспособлены къ дѣйствію отъ отдѣльныхъ электромоторовъ.
5	Такіе же станки высотой центровъ 200 мм. и разстояніемъ ихъ 1500 мм.	6	
6	Токарные винторѣзные станки „Нортонъ“, высоты центровъ 205 мм., разстояніемъ ихъ 1500 мм.	2	
7	Токарные винторѣзные станки, безъ червяка, высота центровъ 165 мм., и разстояніемъ между ними 1200 мм. .	4	Съ выемкой въ станки для обтач. предметовъ до 550 мм. и 180 мм. ширины.
8	Револьверный токарный станокъ, высотой центровъ 250 мм. и разстояніемъ ихъ 1500 мм.	1	Передняя бабка одного станка имѣетъ пустотѣлый шпиндель для обточки длинныхъ предметовъ до 37 мм. діаметромъ.
9	Револьверные токарные станки, высотой центровъ 150 мм., разстояніемъ ихъ 1050 мм.	2	
10	Токарно-винторѣзный станокъ для инструмента и мелкихъ работъ. Высота центровъ 150 мм. Наибольшее разстояніе между ними 1000 мм.	2	
11	Токарно-винторѣзный станокъ типа „Нортонъ“, высота центровъ 170 мм., наибольшее разстояніе между ними 1200 мм.	1	
12	Токарно-винторѣзный станокъ типа „Нортонъ“, высота центровъ 190 мм., наибольшее разстояніе между ними 1020 мм.	2	
13	Токарно-винторѣзный станокъ. Высота центровъ 165 мм., наибольшее разстояніе между ними 1200 мм.	1	
14	Токарно-винторѣзный станокъ. Высота центровъ 200 мм., разстояніе между ними 1800 мм.	1	

№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ ОБОРУДОВАНИЯ.	Количество штук.	Примѣчаніе.
15	Токарно-винторѣзный станокъ типа „Нортонъ“. Высота центровъ 195 мм. разстояніе между ними 1200 мм. . . .	1	
16	Токарно-винторѣзный станокъ. Высота центровъ 150 мм., разстояніе между ними 1250 мм.	1	
17	Токарно-винторѣзный станокъ съ высотой центровъ 390 мм., наибольшее разстояніе между ними 4825 мм. . . .	1	
18	Токарно-винторѣзный станокъ типа „Нортонъ“. Высота центровъ 200 мм. и наибольшее разстояніе между ними 1250 мм.	1	
19	Такой-же съ высотой центровъ 200 мм., наибольшимъ разстояніемъ между ними 1500 мм.	1	
20	Токарно-винторѣзный станокъ съ высотой центровъ 145 мм. и наибольшимъ разстояніемъ между ними 950 мм. . . .	1	
21	Токарно-винторѣзный станокъ. Высота центровъ 200 мм., наибольшее разстояніе между ними 1900 мм.	1	
22	Токарно-винторѣзный станокъ типа „Нортонъ“. Высота центровъ 185 мм., наибольшее разстояніе между ними 1000 мм.	1	
23	Универсальный токарный станокъ съ ныряющимъ суппортомъ	1	
24	Токарный револьверный станокъ. Высота центровъ 250 мм., разстояніе между ними 750 мм.	1	
Сверильные станки.			
25	Радиально-сверильный станокъ для дыръ до 125 мм. діаметр. и 450 мм. глубиною	1	
26	Двойной сверильный станокъ для дыръ до 50 мм. діам. и 180 мм. глубиною	1	
27	Револьверный сверильно-токарный станокъ для предметовъ до 1000 мм. діам. и 500 мм. высотой	1	

№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ ОБОРУДОВАНИЯ.	Количество станковъ.	Примѣчаніе.
28	Горизонтально-сверлильный станокъ для цилиндровъ до 780 мм. діам. и 1500 мм. длиною	1	
29	Горизонтально-сверлильный и фрезерный станокъ для предметовъ до 350 мм. діам. съ ходомъ шпинделя 1000 мм. .	1	
30	Такіе же станки для предметовъ до 250 мм. діаметромъ	3	
31	Стѣнные приводно-ручные сверлильные станки для дыръ до 40 мм. діам. и 150 мм. глубиною	2	
32	Продольно - сверлильный станокъ для канавокъ 30 × 140 мм.	1	
33	Станокъ сверлильный на колонкѣ для разсверливанія дыръ до 40 мм. діам. и 150 мм. глубиною	1	
Строгальные станки.			
34	Продольно - строгальный станокъ для предметовъ до 1250 мм. шириною и высотой и 4500 мм. длины	1	
35	Тоже для предметовъ размѣромъ 750 × × 750 × 1500 мм.	1	
36	Двойной поперечный строгальный станокъ съ двумя суппортами и двумя столами, съ ходомъ рѣзца 305 мм. и длиной станины 3060 мм.	1	
37	Поперечно-строгальный станокъ съ однимъ суппортомъ и двумя столами. Ходъ рѣзца 250 мм., длина строганія 1820 мм.	1	
38	Поперечно-строгальный станокъ съ однимъ суппортомъ и однимъ столомъ съ ходомъ рѣзца 350 мм., длиной строганія 600 мм.	3	
39	Поперечно-строгальный станокъ съ 2-мя суппортами и 2-мя столами, съ ходомъ рѣзцовъ 410 мм. длиной станины 4020 мм.	1	

№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ ОБОРУДОВАНИЯ.	Количество станковъ.	Примѣчаніе.
Долбежные станки:			
40	Долбежный станокъ съ ходомъ рѣзца 250 мм., вылетомъ 500 мм. и наибольшимъ разстояніемъ рѣзца отъ стола 400 мм.	1	
41	Долбежный станокъ съ ходомъ рѣзца 150 мм., вылетомъ 350 мм. и наибольшимъ разстояніемъ рѣзца отъ стола 250 мм.	2	
Фрезерные станки:			
42	Вертикальный фрезерный станокъ, вылетъ шпинделя 400 мм., ходъ стола 500 × 600 мм.	1	
43	Универсальный фрезерный станокъ съ перемѣщеніемъ стола вдоль на 710 мм. и разстояніемъ его отъ шпинделя въ 500 мм., перемѣщеніемъ поперекъ на 200 мм.	2	
44	Горизонтальный фрезерный станокъ для инструментовъ, съ продольнымъ ходомъ стола 250 мм., поперечнымъ 500 мм. и разстояніемъ его отъ шпинделя 400 мм.	1	
45	Горизонтально-фрезерный станокъ на колоннѣ, продольный ходъ стола 210 мм., поперечный 210 мм., разстояніе отъ шпинделя 275 мм. . . .	1	
46	Двойной фрезерный станокъ для отдѣлки пазовъ въ брускахъ, со столомъ длиною 100 мм. и шириною 400 мм., высотой поперечины надъ нимъ 340 мм.	1	
47	Фрезерный станокъ для фрезеровки болтовъ и гаекъ. Столъ имѣетъ автоматическое движеніе въ поперечномъ направленіи на 400 мм. Разстояніе шпинделя отъ стола на 120 мм. . . .	1	
48	Станокъ для фрезеровки паровыпускныхъ оконъ цилиндровъ	1	

№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ПРЕДМЕТОВЪ ОБОРУДОВАНИЯ.	Количество станковъ.	Примѣчаніе.
Болторѣзные станки:			
49	Болторѣзный станокъ „Селлерса“ для болтовъ и гаекъ отъ $\frac{3}{4}$ '' до $2\frac{1}{2}$ '' д.	1	
50	Такіе же станки для болтовъ діаметромъ отъ $\frac{1}{4}$ '' до $1\frac{1}{4}$ ''	2	
Наждачно-шлифовальные станки:			
51	Вертикальный наждачный станокъ для шлифовки плоскостей до 1000 мм. длины и 280 мм. ширины.	1	
52	Соединенный фрезерный и шлифовальный станокъ для обработки кулиссъ до 800 мм. длиною.	1	
53	Универсальный шлифовальный станокъ для фрезъ, сверлъ, валиковъ и т. п. предметовъ до 300 мм. діаметра и 650 мм. длиною	1	
54	Полировочный станокъ для кулисныхъ валиковъ	1	
55	Наждачный шлифовальный станокъ для фрезъ	1	
Точильные станки:			
56	Наждачный точильный станокъ для отточки сверлъ и др. инструментовъ.	1	
57	Наждачное точило съ кругомъ 500 мм. діам. и 65 мм. ширины.	1	
58	Каменное точило съ камнемъ 1000 мм. діам. и 200 мм. шириною	1	
Станки для выдѣлки распорныхъ болтовъ и связей:			
59	Двойной горизонтально-сверлильный станокъ для связей.	1	
60	Спеціальныи винторѣзный токарный станокъ для нарѣзки связей, высота центровъ 150 мм., разстояніе ихъ 500 мм.	1	
61	Станокъ для правки и центрировки топочныхъ связей	1	

При токарномъ цехѣ мастерскихъ состоитъ и общая для всѣхъ мастерскихъ инструментальная, снабженная, между прочимъ, хотя и не въ достаточномъ еще количествѣ, точными образцовыми измѣрительными инструментами и калибрами, по которымъ производятся работы и изготовленіе инструментовъ для своихъ нуждъ.

Для экономіи дорогой стали, которую мастерскія только и примѣняютъ, всѣ станки снабжены державками для рѣзцовъ, затѣмъ для этой же цѣли употребляютъ для нѣкоторыхъ работъ (нарѣзка фаркопфныхъ гаекъ, нарѣзка отверстій въ стѣнкахъ топокъ котловъ и другихъ работъ) желѣзные подвергнутые цементациі въ специальной печи мѣтчики (опытъ показалъ, что такой желѣзный мѣтчикъ нарѣзываетъ въ среднемъ до 250 шт. фаркопфныхъ гаекъ,—максимумъ 400).

Въ специальной для цементациі печи производятся: закалка валиковъ, кулиссъ и прочихъ частей, требующихъ особой твердости своихъ поверхностей. Закалка проникаетъ въ толщину матеріала до $1\frac{1}{2}$ —2 мм.

Цехъ токарный, имѣя въ 1909 году 131 человекъ мастеровыхъ и ихъ помощниковъ, учениковъ и рабочихъ, считая въ этомъ числѣ и инструментальную, выпустилъ 19.974 пуда въ отдѣлкѣ издѣлій мѣдныхъ, чугунныхъ, желѣзныхъ и стальныхъ изготовленныхъ вновь, не считая всѣхъ частей ремонтныхъ (приточка къ старымъ частямъ).

Колесное отдѣленіе принадлежитъ въ административно-техническомъ отношеніи вѣдѣнію механика токарнаго цеха. Расположено въ отдѣльномъ зданіи, имѣющемъ 2 сквозныхъ пути, и оборудовано 2-мя мостовыми электрическими кранами, подъемной силой въ 4.000 килограммовъ каждый. Этими кранами колесный паркъ разгружается и нагружается съ платформъ и на платформы и затѣмъ этими же кранами колесныя пары подаются къ станкамъ и отъ станковъ. Отдѣленію этому принадлежатъ:

1) Колесно-токарный станокъ, съ высотой центровъ 1.100 мм. и разстояніемъ ихъ 3.050 мм.

2) Два колесно-токарныхъ станка съ высотой центровъ 650 мм. и разстояніемъ между ними 2.500 мм.

3) Такой же станокъ съ высотой центровъ 600 мм., разстояніемъ между ними 2.500 мм.

4) Двойной плоско-токарный станокъ съ высотой центровъ 1.065 мм. діаметромъ планшайбы 2.200 мм.

5) Токарный станокъ для осевыхъ шеекъ съ высотой центровъ 1.100 мм., разстояніемъ между ними 3.050 мм.

6) Станокъ для расточки гнѣздъ и обточки кривошиповъ длиною до 400 мм. Высота центровъ 1.065 мм., разстояніе 3.050 мм.

7) Гидравлическій прессъ въ 300 атмосферъ давленія для колесъ до 2.000 мм. діаметромъ.

Кузнечный цехъ совмѣщаетъ въ себѣ какъ главное помѣщеніе для кузнечныхъ работъ, площадью 264,84 кв. саж., трубное— площадью 62,14 кв. саж. и мѣдницкое отдѣленіе площадью 32,68 кв. саж.

Кузнечный цехъ обслуживается 4-мя паровыми молотами,— одинъ въ 2 тонны, одинъ въ $1\frac{1}{2}$ тонны и два по $\frac{1}{4}$ тонны; кромѣ того имѣется приводной винтовой прессъ для штамповки заклепокъ, болтовъ, гаекъ и другихъ мелкихъ издѣлій. Для кузнечныхъ собственно работъ—работаетъ въ среднемъ 14 горнъ, всего же огней имѣется 24. Последнее обстоятельство объясняется недостаткомъ работъ и, въ виду этого, мастерскія берутъ работы за счетъ матеріальной службы. Значительная часть поковокъ составляетъ поэтому запасныя вагонныя части (подножки, фонарныя стойки, валики, скобы и т. д.). На упомянутомъ выше числѣ огней этого цеха (14) выработано въ 1909 году 16.090 пуд. поковки, что составляетъ на одинъ огонь 1.149 пуд. и на кузнеца и молотобойца, со включеніемъ машиниста парового молота, 1,97 пуд. въ день (различныя ремонтныя работы по исправленію старыхъ запасныхъ частей въ этотъ подсчетъ не входятъ).

Трубная мастерская оборудована станками для наварки желѣзныхъ концовъ, посадки концовъ подъ напайку мѣдныхъ наконечниковъ, рѣзки трубъ—последняя производится быстровращающимся дискомъ изъ обыкновеннаго въ $\frac{1}{16}$ " желѣза.

Производительность этого цеха при 10 человѣкахъ рабочихъ составляла въ 1909 году 18.964 трубы. Стоимость же (рабочая сила, матеріаль и проч. накладные расходы) желѣзной поковки обошлась мастерскимъ 2,86 руб. съ пуда, а остальной 2,52 руб.

Къ этому же цеху принадлежитъ и мѣдницкая мастерская, въ которой производится изготовленіе мѣдныхъ трубъ, напайка фланцевъ и колець, заливка подшипниковъ бабитомъ и прочія этого характера работы.

Литейный цехъ занимаетъ площадь подъ чугунно-литейную 189,37 кв. саж. и подъ мѣдно-литейную 66,27 кв. саж. Чугунно-литейная имѣетъ двѣ вагранки „Кригара“, одна производительностью на 100 пуд. въ часъ, а другая на 200 пуд. въ часъ. Формовка частей чугунно- и мѣдно-литейныхъ производится частью въ ручную, частью на 7-ми формовочныхъ станкахъ; чугунно-литейная обслуживается электрическимъ краномъ на 8 тоннъ и производитъ отливку различныхъ и крупныхъ частей, въ томъ числѣ и цилиндровъ.

Кромѣ упомянутыхъ выше двухъ вагранокъ Кригара и мостового крана, чугунно-литейная имѣетъ сушило $3 \times 1\frac{1}{2}$ саж., бѣ-

гунную мельницу, глиномятку, а также вентиляторъ въ 20 силъ; мѣдно-литейная снабжена вагранкой „Па“, производительностью 15 пуд. и тигельной печью для плавки 200 кил. металла.

Производительность чугуно-литейной, при работавшихъ въ 1909 году 25 чел. (формовщиковъ, литейщиковъ, шпательниковъ, обрубщиковъ и рабочихъ), составила 51.620 пудовъ въ годъ, что дало 7,08 пуд. литья на человѣка въ день; стоимость чугунаго литья (металль, материалъ для плавки, рабочая сила и проч. накладные расходы) обошлась въ 1909 году мастерскимъ 78 коп. за пудъ.

Мѣдно-литейная имѣетъ два тигельныхъ горна и вагранку „Па“ и производитъ отливку всевозможныхъ мѣдныхъ частей.

Производительность мѣдно-литейной въ 1909 году выразилась при 7 формовщикахъ-литейщикахъ, 1 шпательникѣ, 1 вагранщикѣ, 1 обрубщикѣ и 1 рабочемъ—9.014 пуд., что составило 2,81 пуд. мѣднаго литья на человѣка въ рабочій день; стоимость издѣлій отливокъ изъ мѣди (материалъ, рабочая сила и накладные расходы) обошлась въ 1909 году 2,70 руб.

Въ заключеніе надо отмѣтить, что подсчетъ всѣхъ расходовъ, произведенныхъ мастерскими въ 1909 году, какъ на различныя техническія усовершенствованія (приобрѣтеніе инвентаря, ремонтъ станковъ и инструмента), такъ и всѣ вообще расходы по содержанию администраціи и всего личнаго состава мастерскихъ, вознагражденіе за время отпусковъ, уплаты за дни болѣзни по-деннымъ служащимъ, содержаніе столовой при мастерскихъ, словомъ всѣ рѣшительно расходы по мастерскимъ, исключая лишь только расходы на провозъ матеріаловъ, на ремонтъ зданій, уплату % на затраченный капиталъ, а также расходъ на амортизацію инвентаря, то сумма общаго расхода выразилась въ 128.333 р. 35 к., что составляетъ такимъ образомъ 16,18% отъ общаго расхода на работы, произведенныя мастерскими.

Несомнѣнно дальнѣйшее усовершенствованіе Александровскихъ мастерскихъ въ отношеніи оборудованія станками и другими приспособленіями (пневматическая станція) дастъ возможность производить капитальный ремонтъ паровозовъ (можно довести до 2½ мѣсяцевъ, 75 календарныхъ дней, простоя паровоза въ капитальномъ ремонтѣ) еще съ большимъ сокращеніемъ времени простоя и пониженіемъ стоимости такового ремонта.

Всѣ цеха мастерскихъ снабжены кубами для кипяченія воды и бочками для кипяченой охлажденной воды, затѣмъ для холодной воды (изъ водопровода). Въ мѣстахъ для питья поставлены фильтры „Дельфинъ“. Цеха всѣ, какъ было упомянуто выше, отапливаются паромъ, помощью батарей отъ паровыхъ котловъ на электрической станціи. При мастерскихъ на контрольной проходной конторѣ имѣется небольшая аптека съ перевязочными средствами и фельдшеромъ, онъ же табельщикъ контрольной

проходной конторы. За 1909 годъ статистика случаевъ оказанія первой помощи выразилась слѣдующими цифрами: ушибовъ 369, пораненій 1.345 и ожоговъ 106—всего 1.820 случаевъ оказанія помощи.

Къ общему улучшенію быта работающихъ при мастерскихъ надо еще отнести:

а) ссудо-сберегательную кассу мастеровыхъ и служащихъ, оборотъ которой составляетъ въ годъ 60.719 руб. (данныя изъ отчета кассы за 1908 годъ), при оборотномъ вкладномъ (членскіе взносы) капиталѣ въ 16.237 руб., причеъ за ссуды взимается по 6% годовыхъ, въ прибыль же было выдано по 2,9%.

б) Затѣмъ при мастерскихъ имѣется отдѣльное зданіе столовой для служащихъ площадью 72,5 кв. саж., изъ которыхъ 54,75 кв. саж. составляютъ собственно столовую, а 17,75 кв. саж. кухню. Въ столовой служащіе за плату 25 коп. имѣютъ обѣдь изъ 2-хъ блюдъ (2-е обязательно мясо, а первое горячее) со стаканомъ кофе и за 15 коп. (бориць и каша) при расчетѣ по $\frac{1}{2}$ фунта мяса на человѣка и бѣлаго или чернаго хлѣба безъ ограниченія.

Столовая имѣетъ свою хлѣбопекарню, гдѣ выпекается до 60 пудовъ хлѣба ежесуточно съ отпускомъ служащимъ по цѣнамъ 1 ф. бѣлаго— $3\frac{3}{4}$ коп., 1 ф. чернаго— $2\frac{1}{2}$ коп.

Столовая эта предназначена какъ для столующихся въ ней за плату, такъ и для лицъ, обѣдающихъ своей пищей, которую они приносятъ съ собой и разогреваютъ на общей большой плитѣ.

Въ среднемъ число обѣдающихъ доходитъ до 180 чел. и до 100 чел. со своими обѣдами.

При кухнѣ столовой имѣется кубъ съ кипяченой водой емкостью 10 ведеръ и бочки для кипяченой охлажденной воды.

Лѣтомъ столовая отпускаетъ своей варки квасъ (3 коп. бутылка) и своего приготовленія мороженое.

Организація столовой состоитъ изъ завѣдывающаго столовой, изъ своей среды служащихъ, и выборныхъ, наблюдающихъ за качествомъ пищи, чистотой приготовленія ея, чистотой помѣщеній и общимъ порядкомъ во время обѣдовъ и ужиновъ.

Столовая снабжена отъ дороги инвентаремъ: столами, скамьями, посудой, ножами, вилками, кастрюлями и пр. Какъ столовый такъ и кухонный инвентарь для пищи—металлическій эмалированный.

в) Въ распоряженіи начальника мастерскихъ, въ цѣляхъ образованія постоянного кадра мастеровыхъ и рабочихъ, имѣется сумма въ 4.000 руб. для безпроцентной выдачи на постройку домовъ какъ на землѣ, принадлежащей дорогѣ, такъ и, въ случаѣ свободныхъ этихъ суммъ, для построекъ на своей землѣ. Сумма эта въ 4.000 руб. дала уже возможность въ теченіе $1\frac{1}{2}$ года обосноваться 20 лицамъ, построить всѣмъ дома на

землѣ, принадлежащей дорогѣ, которая даетъ землю въ арендномъ пользованіи на 12 лѣтъ и затѣмъ съ правомъ возобновленія аренды еще на 12 лѣтъ, образовавъ такимъ способомъ новый желѣзнодорожный поселокъ; поселокъ этотъ имѣетъ тенденцію къ дальнѣйшему своему развитію и, вѣроятно, черезъ два года всѣ 60 участковъ, площадью каждый въ 196 кв. саж., будутъ заселены (въ запасѣ имѣется пока свободная площадь земли подъ постройку 40 участковъ).

Личный составъ администраціи мастерскихъ.

Начальникъ мастерскихъ	1
Помощникъ начальника мастерскихъ	1
Техникъ мастерскихъ	1
Чертежниковъ	2
Механиковъ цеховъ	6
Помощниковъ механиковъ цеховъ	5
Монтеръ	1
Бухгалтеръ мастерскихъ	1
Письмоводитель	1
Счетоводовъ	4
Помощниковъ табельщиковъ	10
Конторщиковъ	19
Кладовщиковъ и помощниковъ	2
Машинистовъ постоянныхъ машинъ и электрической энергіи	3
Моторщиковъ	3
Кочегаровъ при машинахъ и генераторахъ	5
Ламповщиковъ (фонарщики)	2
Смазчиковъ приводовъ	2
Шорникъ	1
Сторожей всѣхъ наименованій	17
Пробный машинистъ	1
Итого	88

Общее число мастеровыхъ и рабочихъ по ремесламъ:

Сборный цехъ.	Слесарей	72
	Помощниковъ слесарей	51
	Столяровъ	7
	Маляровъ	19
	Котельщиковъ	12
	Помощниковъ котельщиковъ	6
	Жестянниковъ	3
	Сверлильщиковъ	2

Приемщикъ	1
Крановщиковъ	2
Учениковъ	23
Старшихъ рабочихъ	8
Рабочихъ	56

Итого: мастеровыхъ 118

помощн. мастеровыхъ	57
учениковъ	23
рабочихъ	64

262

Котельщиковъ	45
Подручныхъ котельщиковъ	9
Слесарей	5
Токарей	3
Сверлильщиковъ	4
Размѣтчикъ	1
Чеканщиковъ	6
Поставщик. анкерныхъ болтовъ	1
„ дымогарныхъ трубъ	3
Клепальщиковъ	3
Нарѣзчиковъ	11
Молотобойцевъ	2
Помощникъ токарей	1
Крановщикъ	1
Учениковъ	12
Рабочихъ	9

Итого: мастеровыхъ 104

помощн. мастеровыхъ	15
учениковъ	12
рабочихъ	9

140

Кузнецовъ	15
Молотобойцевъ	16
Рессорщиковъ	2
Мѣдниковъ	8
Помощниковъ мѣдниковъ	2
Слесарей	3
Заливальщиковъ	4
Печниковъ	2
Каменьщикъ	1

Труборѣзовъ	4
Сдатчикъ издѣлій	1
Трубоваровъ	4
Сортировщикъ трубъ	1
Прессовщиковъ	2
Кочегаръ при печахъ	1
Штамповщикъ	1
Ученикъ	1
Рабочихъ	11
<hr/>	
Итого: мастеровыхъ	64
помощн. мастеровыхъ	2
ученикъ	1
рабочихъ	12

79

**Токарно-колесный
цехъ.**

Ревизоръ колеснаго парка	1
Токарей	38
Помощниковъ токарей	8
Слесарей	13
Помощниковъ слесарей	4
Фрезеровщиковъ	2
Помощникъ фрезеровщиковъ	1
Строгальщиковъ	10
Установщиковъ	5
Размѣтчиковъ	2
Кузнецъ	1
Молотобоецъ	1
Болторѣзовъ	3
Бандажниковъ	2
Долбежникъ	1
Раздатчикъ инструмента	1
Пило-строгальщикъ	1
Пило-шлифовальщикъ	1
Инструментальщикъ	1
Пріемщикъ издѣлій	1
Шлифовальщикъ	1
Насѣкальщикъ	2
Калильщикъ	1
Сверлильщикъ	5
Крановщиковъ	3
Практикантовъ	2
Учениковъ	9

Старшій рабочій	1
Рабочихъ	15
<hr/>	
Итого: мастеровыхъ	97
помощн. мастеровыхъ	14
учениковъ	9
рабочихъ	16
<hr/>	
	136

Сдатчикъ издѣлій	1
Мѣдно-литейщиковъ	8
Чугунно-литейщиковъ	17
Помощниковъ литейщиковъ	3
Вагранщиковъ	4
Модельщиковъ	5
Слесарь	1
Глиномяль	1
Обрубщиковъ	5
Плавильщиковъ	2
Шипельниковъ	3
Формовщикъ	1
Учениковъ	4
Рабочихъ	10

Итого: мастеровыхъ	47
помощн. мастеровыхъ	3
учениковъ	4
рабочихъ	11

65

Всего по мастерскимъ:

мастеровыхъ	430
помощн. мастеровыхъ	91
учениковъ	49
рабочихъ	112

Итого 682

Изъ общаго числа занято ремонтомъ паровозовъ, считая мастеровыхъ, помощниковъ ихъ, учениковъ и рабочихъ:

въ сборномъ цехѣ	244
„ котельномъ „	140
„ токарномъ „	113
„ кузнечномъ „	54
„ литейномъ „	30

Итого 581

За 1908 годъ отремонтировано капиталн. ремонт. 84 паровоза и малымъ—6.

Н. А. Масловымъ была получена отъ фактического контролера контроля Екатерининской дороги справка о числѣ штатныхъ служащихъ, о заработкахъ этихъ служащихъ и пр. вопросахъ, касающихся Александровскихъ мастерскихъ. Справка эта была передана Н. А. Масловымъ Предсѣдателю подкомиссіи и помѣщена ниже; изъ нея слѣдуетъ, что къ 20-му сентября 1909 года:

1. Общее число штатныхъ служащихъ 90.
2. Тоже мастеровыхъ и рабочихъ 710.
3. Средняя подневная плата при сдѣльныхъ и подневныхъ работахъ:

мастерского	1 р. 17 к.
помощника мастерского	— „ 74 „
ученика	— „ 40 „
рабочаго	— „ 73 „
4. Средній заработокъ въ день при сдѣльныхъ работахъ

мастерского	2 р. 85 к.
помощника мастерского	2 „ — „
ученика	1 „ 08 „
рабочаго	1 „ 37 „
5. Тоже при работахъ по подневному расчету:

мастерского	2 р. 36 к.
помощника мастерского	— „ 98 „
ученика	— „ 52 „
рабочаго	— „ 91 „
6. Средній $\%$ прибыли по сдѣльнымъ работамъ за 8 мѣсяцевъ, т. е. по 1 сентября с. г.

мастерского	152 $\%$
помощника мастерского	157 $\%$
ученика	151 $\%$
рабочаго	74 $\%$
7. Средній $\%$ прибыли по сдѣльнымъ работамъ за 1907 г. 176 $\%$
8. Тоже за 1908 г. 170 $\%$
9. $\%$ отношеніе стоимости сдѣльныхъ работъ къ подневнымъ

мастерского	121 $\%$
помощн. мастерского	204 $\%$
ученика	207 $\%$
рабочаго	151 $\%$
10. Средняя стоимость ремонта паровоза „Компундъ“ за 8 мѣсяцевъ с. г., т. е. по 1 сентября 5.052 р. 62 к.
11. Тоже за 1908 г. 5.271 „ 72 „
12. Тоже за 1907 г. 5.645 „ 84 „

13. Средняя стоимость ремонта тендера за 8 м-цевъ с. г.:
- 3-хъ оснаго 800 р. 53 к.
 - 4-хъ оснаго 867 „ 64 „
14. Среднее за 8 м-цевъ с. г. число дней простоя паровоза въ капитальномъ ремонтѣ:
- календарныхъ 92
 - фактическихъ 64
15. Стоимость одного пуда чугунаго литья вчернѣ 0,78 к.
16. Тоже въ отдѣлкѣ 2 р. 17 „
17. Тоже мѣднаго литья вчернѣ . . . 2 „ 65 „
18. Тоже въ отдѣлкѣ 6 „ 84 „
19. Тоже желѣзныхъ издѣлій вчернѣ . . 3 „ 21 „
20. Тоже въ отдѣлкѣ 5 „ 54 „
21. Число поденныхъ конторщиковъ, сносившихся въ 1908 г. на заказы по ремонту паровозовъ 6
22. Число поденныхъ конторщиковъ, сносимыхъ на заказы по ремонту паровозовъ въ текущемъ 1909 году нѣтъ.
23. Число выпущенныхъ изъ капитальнаго ремонта паровозовъ въ 1908 году 86
24. Тоже по 1-е сентября с. г.:
- капитальнаго ремонта 58
 - малаго ремонта 8
25. Всего назначено въ капитальный ремонтъ паровозовъ на текущій годъ 86
26. На какую сумму изготовлено издѣлій за счетъ мат. службы въ 1908 г. . 48.394 р. 38 к.
27. Тоже по 1-е сентября с. г. . . 30.319 „ 69 „

При мастерскихъ имѣется центральная кладовая, предназначенная, главнымъ образомъ, для помѣщенія въ ней и выдачи въ цеха запасныхъ частей и другихъ предметовъ, изготовляемыхъ мастерскими для собственныхъ нуждъ, а также для снабженія линій и кромѣ того для сдачи въ склады матеріальной службы въ запасъ.

Учетъ издѣлій и предметовъ, изготовленныхъ для собственныхъ нуждъ, ведется кладовою по особымъ журналамъ - описямъ, причеиъ выдача необходимыхъ цехамъ предметовъ производится исключительно по требованіямъ послѣднихъ.

При кузнечномъ и литейномъ цехахъ имѣются сдатчики поковокъ и литья, которые по мѣрѣ изготовленія предметовъ не менѣе двухъ разъ въ недѣлю сдаютъ таковыя въ центральную кладовую подъ росписку и съ перевѣскою,

Въ отношеніи водоснабженія станція Александровскъ является станціей съ кореннымъ водоснабженіемъ. Мощность источника

неограниченная. Сила машины въ паровыхъ лошадяхъ: $\frac{45}{45}$ п. л (двойное оборудованіе).

Изъ Александровскаго карьера, находящагося на 183 вер. линіи Долгинцево-Волновахи, на каз. землѣ было развезено балласта на: 13, 23, 24 и 25 участки службы пути—1.672 куб. саж. По службѣ пути станція Александровскъ относится къ 25-му участку. Способъ выработки карьера—подрядный. Общая стоимость добычи куб. саж. балласта со всеѣми расходами—3 р. 32 коп.

По осмотрѣ станціи Александровскъ подкомиссія отбыла по II Екатерининской линіи на станцію Никополь, прослѣдовавъ ст. Кичкасъ, Хортица, Канцеровка, Мировая и Марганецъ безъ осмотра.

Слѣдуя черезъ рѣку Днѣпръ по Кичкасскому мосту, находящемуся на 166-й верстѣ II Екатерининской линіи, подкомиссія прослѣдовала по мосту пѣшкомъ и подробно осматривала эту мость.

Длина моста въ уровнѣ желѣзнодорожнаго полотна — 338,6 метра=158,70 саж.

Величина главнаго пролета моста 190,0 метра=89,05 саж

Высота моста отъ меженнаго горизонта воды въ рѣкѣ до подошвы рельса—41,98 метр.=19,68 саж.

Наибольшая глубина рѣки отъ меженнаго горизонта воды—23,7 мет.=11,09 саж.

Полный объемъ каменной кладки моста 6.561,7 куб. метр.=675,58 куб. саж.

Полный вѣсъ металлическихъ частей моста: 5.637,52 тон.=344.160 пудовъ.

При слѣдованіи по 26-му участку службы пути было замѣчено, что путь содержится не въ очень хорошемъ состояніи, замѣчались толчки, а также и балластъ въ этой части очень легкій.

Рельсы на участкѣ 2 Екатерининской дороги лежатъ типъ 24 $\frac{1}{3}$, 24 $\frac{1}{2}$ и 24 фун. на погон. футъ.

По прибытіи на станцію Никополь подкомиссія приступила къ осмотру станціи.

Ст. Никополь.

Работа на станціи Никополь за 1907 и 1908 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости 3.876

Малой скорости 1.990

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 47

Отцѣпленныхъ на станціи 48

Количество товарныхъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 21.972

Отцѣпленныхъ на станціи	22.323
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	902.763
Выгружено	2.093.279
	<hr/>
Всего	2.996.042

Продано пассажирскихъ билетовъ	34.087
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	2.522
Получено	1.977
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	5.123
Получено	11.817
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	40.687
Служебныхъ	60.490
Общее поступленіе въ кассу станціи:	797.281 р. 38 к.

За 1908 годъ:

Отправлено грузовъ малой скорости	462.367 пуд.
Прибыло	2.287.348 „
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	4.285
Малой скорости	2.097
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	34
Отцѣпленныхъ на станціи	34
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	15.168
Отцѣпленныхъ на станціи	15.289
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	811.420
Выгружено	3.214.680
	<hr/>
Всего	4.026.100
Продано пассажирскихъ билетовъ	41.469
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	2.549
Получено	2.551
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	6.314
Получено	14.156
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	32.631
Служебныхъ	65.841
Общее поступленіе въ кассу станціи:	870.544 р. 18 к.

При ст. Никополь имѣются 1 вагонные вѣсы подъемной силы въ 3.225 пуд. системы Кацъ. Длина помостовъ 42 фута, двѣ площадки.

При ст. Никополь имѣются: пакгаузы—93 кв. саж., вмѣстимостью въ 30 вагоновъ. Открытыхъ платформъ—47 кв. саж. на 15 вагоновъ.

Ст. Никополь относится такъ же, какъ и ст. Александровскъ, къ 11 участку службы тяги. Протяженіе 11-го участка по административному дѣленію—220 верстъ. По пробѣгу товарныхъ поѣздовъ—163,90 вер. Границы: Никополь-Фисаки-Никополь-Апостолово.

Къ Никопольскому участку службы тяги приписанъ 21 паровозъ. Пробѣгъ паровозовъ за 1908 г.—506.312 паровозоверстъ. Зданіе депо вѣрное на 17 стойлъ, въ томъ числѣ два ремонтныхъ. Стойла всѣ пригодны для паровозовъ типа 4/5. Длина стойлъ 22,615 метр.

По свѣдѣніямъ, даннымъ подкомиссіи представителями Екатерининской дороги о работѣ мастерскихъ при депо, слѣдуетъ, что за 1908 годъ отремонтировано малымъ ремонтомъ 21 паровозъ; пассажирскихъ вагоновъ періодическ. осмотра—3 и малымъ ремонтомъ—12; товарныхъ вагоновъ малымъ ремонтомъ—1.568. Въ Никопольскихъ мастерскихъ капитальный ремонтъ не производится. Площадь крытыхъ помѣщеній мастерскихъ: для сборки подвижного состава: 76,28 кв. саж. при 2 стойлахъ.

Общая площадь крытыхъ помѣщеній—19,200 кв. саж.

Общее число станковъ:

Металлообдѣлочныхъ	20
Огней кузнечн. горновъ	6

Н. А. Масловъ передалъ Предсѣдателю подкомиссіи слѣдующую справку контролера Сороко о расходахъ по ремонту паровозовъ на 1-мъ участкѣ службы тяги на ст. Долгинцево Екатерининской желѣзной дороги за 1908 и 1909 годы и о производствѣ работъ въ депо Никополь и Николо-Козельскъ.

Стоимость средняго ремонта паровозовъ, т. е. бывшихъ въ подъемкѣ на 1-мъ участкѣ службы тяги:

Въ 1908 году отремонтировано 75 паровозовъ, причемъ израсходовано:

на рабочую силу	на матеріалы
24.944 р. 39 к.: 75=332 р. 59 к.	13.451 р. 77 к.: 75=179 р. 35 к.
а всего 24.944 р. 39 к. + 13.451 р. 77 к. = 38.396 р. 16 к.: 75=511 р. 94 к.	

Въ 1909 году отремонтировано за $\frac{1}{2}$ года 33 паровоза, причемъ израсходовано:

на рабочую силу	на матеріалы
9.141 р. 52 к.: 33=277 р. 01 к.	5.491 р. 40 к.: 33=166 р. 40 к.
а всего 9.141 р. 52 к. + 5.491 р. 40 к. = 14.632 р. 92 к.: 33=443 р. 41 к.	

Стоимость текущего ремонта паровозовъ:

Въ 1908 году израсходовано на рабочую силу 88.180 р. 66 к., на матеріаль 42.844 рубля 36 коп., а всего 131.025 руб. 02 коп.

Въ 1909 г. израсходовано за первое полугодіе на рабочую силу 16.468 р. 57 к. и на матеріалы 17.937 р. 74 к., а всего израсходовано 34.406 р. 31 к.

Учетъ паровозовъ, бывшихъ въ текущемъ ремонтѣ, не ведется.

Средній расходъ по подъемкѣ паровозовъ и тендеровъ, приходящійся на 100 пар.-вер. (въ рубляхъ). (Зак. 60.000, 70.000, 130.000 и 140.000) въ іюнь 1908 г. 1 р. 50 к., въ 1909 г. 1 руб. 16 коп.

Общій и средній расходъ по подъемкѣ и текущему ремонту паровозовъ и тендеровъ, приходящійся на 100 пар.-вер. по тѣмъ же заказамъ въ іюнь 1908 г., 4 р. 18 к., въ 1909 г. 2 р. 22 коп.

Тоже серія Я, Ю въ іюнь 1909 г. 2 руб. 50 коп.

Сверхъурочныя работы по настоянію фактическаго контроля сокращены до минимума съ апрѣля мѣсяца 1909 года.

Средній заработокъ въ день:

	въ 1908 году:	въ 1909 году:
Мастеровому	1 р. 61 к.	1 р. 29 к.
Его помощнику	— 80 „	— 87 „
Учен. слесаря	— 71 „	— 65 „
Рабочему	— 64 „	— 63 „
Средняя поденная плата:		
Мастеровому	1 р. 24 к.	1 р. 18 к.
Его помощнику	— 67 „	— 75 „
Учен. слесаря	— 52 „	— 56 „
Рабочему	— 61 „	— 62 „

Расцѣнки измѣнены и уменьшены съ 1-го марта 1909 года.

По текущему ремонту паровозовъ сдѣльно работаютъ токаря и кузнецы.

Имѣющееся депо при ст. Никополь, по мнѣнію контролера, безъ ущерба для дѣла можетъ быть обращено въ обратное депо и причислено къ 1-му участку службы тяги.

Означенное депо за первое полугодіе 1908 года имѣло въ подъемкѣ всего лишь 9 паровозовъ. При уничтоженіи тамъ участка тяги будутъ достигнуты значительныя сбереженія.

На ст. Николо-Козельскѣ имѣется депо, но работъ никакихъ въ немъ не производится, а лишь ночуютъ паровозы, прибывающіе съ поѣздами со станціи Долгинцево при заявленіи бригадами отдыха. При этомъ депо имѣется начальникъ депо и два рабочихъ поворотнаго круга. Должность начальника депо, по мнѣнію того же контролера, безъ ущерба для дѣла можетъ быть упразднена.

Затѣмъ подкомиссія посѣтила складъ топлива; вмѣстимость склада—300 т. пудовъ.

Мѣсячный расходъ угля слѣдующій:

Для товарныхъ паровозовъ 50 т. пудовъ
 „ маневровыхъ „ 26 „ „

Паровозы, приписанные къ Никопольскому депо, обслуживаютъ только товарные поѣзда, причемъ участки ихъ обслуживания слѣдующіе:

Никополь - Александровскъ - Передаточная - Фисаки - Александровскъ (Южн.), Никополь-Апостолово-Долгинцево и Никополь-Никола-Козельскъ.

Водоснабженіе ст. Никополь коренное, неограниченное; вода берется изъ рѣки Днѣпръ. Сила машины $\frac{45}{45}$ п. л.

Со станціи Никополь подкомиссія прослѣдовала черезъ станцію Апостолово на станцію Долгинцево.

Ст. Долгинцево. Станція Долгинцево служитъ узловой станціей Екатеринбургской дороги для пяти направлений: на Карнаватку, Верховцево, Долинскую, Ингулецкую вѣтвь и, наконецъ, на II Екатеринбургскую желѣзную дорогу.

По свѣдѣніямъ Харьковскаго порайоннаго комитета, среднее суточное прибытіе въ 1907 году было:

Изъ Карнаватки . . .	381	груз.	и	8	порож.	вагон.
„ Верховцево . . .	231	„	„	182	„	„
„ Долинской и Ингулецкой вѣтви } . . .	224	„	„	215	„	„
„ Волновахи . . .	111	„	„	2	„	„

Итого . . . 947 груз. и 407 порож. вагон.

Всего же груженыхъ и порожнихъ:

$947 + 407 = 1.354$ вагона въ сутки, причемъ порожняка составляетъ около 30% всего прибытія.

Наибольшее суточное прибытіе достигало 1.464 вагона въ сутки.

По расчету Харьковскаго порайоннаго комитета съ ожидаемымъ въ пятилѣтіе 1908—1912 г.г. ростомъ движенія на прилегающихъ участкахъ—въ 35%, наибольшее прибытіе на ст. Долгинцево къ 1912 г. достигнетъ:

$1.464 \times 1,35 = 1.976$ ваг. Въ виду того, что количество порожняка колеблется отъ 39% до 40% общаго прибытія, изъ 1.976 ваг. можно считать порожнихъ $1.976 \times 0,35 =$ около 700 ваг. въ сутки.

Станція Долгинцево должна сформировать прибывающей порожняка въ поѣзда и отправить поѣздъ подъ нагрузку руды на Саксаганскую линію, а груженые, въ количествѣ около 1.276 вагоновъ, детально разсортировать по станціямъ на II Екатеринбургскую желѣзную дорогу до Долинской и на Долинскую,

грузъ же, слѣдующій на востокъ, отправить въ сборныхъ поѣздахъ до Верховцево, которое произведетъ уже детальную сортировку вагоновъ по заводамъ, одновременно съ вагонами, полученными изъ Пятихатки.

Въ 1907 году было сдѣлано частичное расширеніе станціи Долгинцево съ перекладкой части существующихъ путей, такъ что въ настоящее время длина станціонныхъ путей—28,5 версты.

По расчету Харьковскаго порайоннаго комитета, путей этихъ будетъ недостаточно къ 1912 году и необходимо имѣть:

Для грузового направленія:

1.276×12 саж. (12 саж. вмѣсто 14 взято въ виду неполной сортировки поѣздовъ на востокъ) = 15.312 п. с.

Для порожняго направленія:

$$700 \times 10 = 7.000 \text{ п. с.}$$

Для стоянки запаса порожняка:

$$350 \times 5 = 1.750 \text{ п. с.}$$

Итого 24.062 п. с.,

или 48 верстъ; имѣется 28,5 вер., слѣдовательно недостатокъ будетъ: $48 - 28,5 = 19,5$ вер.

Столь значительное развитіе ст. Долгинцево нельзя сдѣлать простымъ расширеніемъ существующихъ парковыхъ путей, вслѣдствіе чего потребуются ихъ перекладка и кромѣ того сносъ части жилыхъ домовъ, необходимый для развитія путей станціи.

Станція Долгинцево лежитъ на границѣ II-ой Екатерининской дороги—здѣсь кончается граница 7-го отдѣленія службы движенія и начинается 4-е отдѣленіе, къ которому и принадлежитъ ст. Долгинцево.

Работа станціи Долгинцево за 1907 и 1908 года выразилась слѣдующими цифрами:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости 3.945

Малой скорости 25.546

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 11.015

Отцѣпленныхъ на станціи 11.016

Количество товарныхъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 408.643

Отцѣпленныхъ на станціи 409.136

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено 738.708

Перегружено 943.673

Выгружено 4.394.756

Всего 6.077.141

Продано пассажирскихъ билетовъ	36.382
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	1.083
Получено	1.879
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	1.906
Получено	8.086
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	24.875
Служебныхъ	337.033
Общее поступленіе въ кассу станцій: 191.507 руб. 30 коп.	

За 1908 годъ:

Отправлено грузовъ малої скорости	100.754 пуд.
Прибыло " " "	444.241 "
Поездовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.876
Малої скорости	22.184
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	9.924
Отцѣпленныхъ на станціи	9.981
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	311.864
Отцѣпленныхъ на станціи	312.063
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	604.608
Перегружено	931.060
Выгружено	1.957.378
Всего	3.493.045

Продано пассажирскихъ билетовъ	35.953
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	926
Получено	1.715
Количество отдѣльныхъ накладныхъ:	
Выдано	1.796
Получено	6.179
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	3.189
Служебныхъ	272.132

Общее поступленіе въ кассу станцій: 200.651 руб. 56 коп.

Предсѣдателю подкомиссіи на станціи Долгинцево была до-
ставлена начальникомъ станціи Долгинцево нижеслѣдующая
справка:

Прибытіе и отправленіе грузовъ ст. Долгинцево за 1908 годъ:

	Багажа.	Большой скорости.	Малой скорости.	Клади Управленія дор.
Прибыло	5 218 пуд.	16.253 пуд.	49.341 пуд.	3.057.702 п.
Отправлено	3.000 „	1.514 „	50.236 „	491.282 „

Прибытіе и отправленіе грузовъ за истекшія передъ прибытіемъ подкомиссіи сутки:

	Багажа.	Большой скорости.	Малой скорости.	Клади Управленія дор.
Прибыло	20 пуд.	3 пуда.	976 пуд.	3.665 пуд.
Отправлено	14 „	—	22 „	297 „

Зданіе пассажирскаго вокзала двухъэтажное каменное, вполнѣ достаточное для существующаго пассажирскаго движенія.

Ст. Долгинцево 2 кл. находится близъ села Екатериновка (оно же Долгинцево).

Съ вокзала подкомиссія прослѣдовала въ основное депо, причемъ по пути слѣдованія осмотрѣла жилия помѣщенія для низшихъ агентовъ.

Станція Долгинцево расположена среди малонаселенной степи; населенныя мѣста по линіямъ, прилегающимъ къ ст. Долгинцево—очень рѣдки; это обстоятельство заставляетъ управленіе Екатерининской желѣзной дороги строить жилия помѣщенія для желѣзнодорожныхъ служащихъ. Кромѣ того, въ настоящее время около станціи устраиваются особые поселки самими служащими, причемъ земля для построекъ отводится дорогой для этихъ служащихъ по самой дешевой цѣнѣ; постройки производятся самими агентами за свой счетъ.

Имѣющіяся жилия помѣщенія, устроенныя за счетъ дороги, состоятъ изъ ряда каменныхъ домовъ, при чемъ въ нѣкоторыхъ изъ такихъ домовъ помѣщаются машинисты. Каждому машинисту перваго разряда полагается одна комната и кухня и въ рѣдкомъ случаѣ 2 комнаты и кухня.

Рядомъ съ этими домами находится больница на 10 кроватей, двухклассная школа съ церковью на 250 человекъ, при школѣ общежитіе на 27 человекъ, бесплатная библіотека-читальня для

служащихъ, отдѣленіе лавки общества потребителей служащихъ Екатерининской желѣзной дороги. Далѣе идетъ контора XI участка службы пути и затѣмъ отдѣльно на выгонѣ построены холерные бараки, которые управленіе Екатерининской дороги предполагаетъ передѣлать въ больницу.

По мнѣнію Министерства Путей Сообщенія, для удовлетворенія неотложной потребности въ врачебномъ отношеніи необходимо построить хирургическую больницу при станціи Долгинцево.

Здѣсь же расположено и основное Долгинцевское депо.

Депо имѣетъ 3 зданія, два—прямоугольной формы и 1—вѣрное Стойль 33.

Участокъ службы тяги № 1. Приписано къ участку 107 паровозовъ; пробѣгъ паровозовъ за 1908 г.—3.062.726 пар.-версть.

Протяженіе участка по административному дѣленію—255 вер.

Границы: Долгинцево-Верховцево, Долгинцево-Пятихатки-Касиновка, Долгинцево-Долинская и Долгинцево-Никола-Козельскъ.

Паровозы Долгинцевскаго депо обслуживаютъ пассажирскіе поѣзда въ участкахъ: Долгинцево-Апостолово-Никополь-Александровскъ, Долгинцево-Никола-Козельскъ-Апостолово, Долгинцево-Карнаватка-Пятихатки; товарные поѣзда обслуживаютъ въ участкѣ: Долгинцево - Кривой - Рогъ-Долинская, Долгинцево-Никола-Козельскъ, Долгинцево-Пятихатки и Долгинцево-Верховцево.

При депо имѣются мастерскія.

За 1908 г. отремонтировано 115 паровозовъ малымъ ремонтомъ; 44 пассажирскихъ вагона періодич. осмотр., 205 пассажир. вагоновъ малымъ ремонтомъ и 25.603 товарныхъ вагона малымъ ремонтомъ. Капитальный ремонтъ въ мастерскихъ не производится. Площадь крытыхъ помѣщеній—198,65 кв. саж. при 8 стойлахъ. Общая площ.—356,07 кв. саж.

Металлическихъ обдѣлочныхъ станковъ 17

Огней кузнечныхъ горновъ 6

По водоснабженію ст. Долгинцево относится къ станціямъ съ кореннымъ водоснабженіемъ. Сила машины въ паровыхъ лошадяхъ $\frac{120}{120}$.

Ст. Долгинцево является станціей со складомъ топлива.

Вмѣстимость склада—700 т. пудовъ.

Мѣсячный расходъ для товарныхъ паровозовъ . . . 150 т. п.

„ „ „ пассажирскихъ „ . . . 24 „ „

„ „ „ маневровыхъ „ . . . 46,5 „ „

Въ службѣ пути имѣется Долгинцевскій карьеръ, причѣмъ на 1909 годъ назначено было къ вывозкѣ балласта на 10 и 11 участки службы пути 2.700 куб. Карьеръ расположенъ на 108 вер. линіи Верховцево-Долгинцево, на казенной землѣ. Выработка производится хозяйственнымъ способомъ и общая стоимость добычи куб. сажени балласта обходится въ 4 р. 49 к.

При обследованіи станціи Долгинцево представителями Екатеринбургской дороги было сообщено, что вывозъ руды упалъ за послѣднее время, въ виду того, что польскіе заводы уменьшили выплавку чугуна и получаютъ чугунъ готовый. Привислинскія дороги изъ-за своей непригодности также тормозятъ сильно перевозку руды. Въ Николаевѣ руды также нельзя отправить болѣе того, что въ настоящее время отправляется, такъ какъ пріемная способность ст. Николаевѣ недостаточна; въ Николаевѣ необходимы вѣсы для вагоновъ Фоксъ-Арбеля, ибо руда идетъ въ Вестфалію черезъ Роттердамъ. Въ Сосновицы является возможнымъ отправить лишь 10% того количества, которое требуется.

При слѣдованіи подкомиссіи въ предѣлахъ участка Александровскъ-Долгинцево подкомиссіей были усмотрѣны въ нѣкоторыхъ мѣстахъ законченныя земляныя работы по устройству площадокъ для новыхъ разъѣздовъ. Въ виду того, что въ настоящее время усиленія пропускной способности этой линіи не требуется, а, слѣдовательно, и устройство разъѣздовъ является преждевременнымъ, Предсѣдатель подкомиссіи просилъ представителей Екатеринбургской дороги объяснить причину устройства этихъ площадокъ, на что со стороны представителей Екатеринбургской дороги было доложено, что устройство площадокъ явилось слѣдствіемъ настоянія Военнаго Вѣдомства.

Подкомиссіей были найдены затраты по этимъ работамъ въ настоящее время совершенно излишними.

По осмотру станціи Долгинцево подкомиссія отбыла на станцію Карнаватка.

Станція Карнаватка до 1890 года была полустанкомъ, именованная Саксагань. Станція Карнаватка, IV класса, находится въ центрѣ рудныхъ мѣсторожденій Криворожскаго бассейна. Собственная погрузка станціи съ прилегающими къ рудникамъ вѣтвями, по свѣдѣніямъ Харьковскаго порайоннаго комитета, доходила до 350 вагоновъ въ сутки; кромѣ того черезъ станцію проходитъ до 300 груженыхъ вагоновъ къ Долгинцеву и до 500 порожнихъ изъ Долгинцева, изъ коихъ 350 вагоновъ остается въ Карнаваткѣ и распределяется по вѣтвямъ и аренднымъ участкамъ, а 150 направляются въ Вечерній Кутъ. Въ виду измѣненія состава отъ Вечерняго Кута въ Карнаваткѣ 44 ваг.-ед., а отъ Карнаватки къ Долгинцеву съ толкачемъ 50 ваг.-ед., всѣ проходящіе на Долгинцево транзитные поѣзда дополняются въ Карнаваткѣ до состава въ 50 ваг.-ед.

По заявленію Харьковскаго порайоннаго комитета, на 1912 годъ ожидается увеличеніе собственной погрузки станціи Карнаватка до 500 вагоновъ, а количество поѣздовъ на участкѣ Карнаватка-Пятихатки 27 паръ, а Карнаватка-Долгинцево 30 паръ, включая пассажирскіе поѣзда и факультативъ.

Существующее количество путей 10,55 вер. совершенно недостаточно по размѣрамъ работы ст. Карнаватка. Особенное затрудненіе заключается въ тупиковомъ расположеніи станціи, благодаря чему всѣ поѣзда мѣняють направленіе, переставляютъ и поворачиваютъ паровозы и измѣняютъ расположеніе тормазовъ, что вызываетъ значительные простои поѣздовъ на станціи. Все это, въ связи съ недостаточнымъ количествомъ путей, крайне затрудняетъ техническую работу станціи Карнаватка, и станція по нѣсколько часовъ не можетъ ни принять поѣзда, ни вывезти съ рудниковъ груженые вагоны, а прибывающіе поѣзда задерживаются у семафора. Простои поѣздовъ на сосѣднихъ станціяхъ доходятъ до 6 часовъ и средняя скорость движенія товарныхъ поѣздовъ на прилегающихъ участкахъ доходитъ до 1½ версты въ часъ. Такимъ образомъ, независимо отъ ожидаемаго увеличенія движенія, ст. Карнаватка нуждается немедленно въ коренномъ переустройствѣ. Между тѣмъ удовлетворительное развитіе станціи невозможно при тупиковомъ расположеніи. Въ виду сего составленъ проектъ переустройства станціи въ связи съ обращеніемъ ея изъ тупиковой въ проходную, для чего потребуется сдѣлать обходный путь на Шмаково длиною около 4 вер. Общая стоимость работъ исчислена въ 240.000 руб.

По § 8 ст. I смѣты расходовъ Управленія ж. д. отпущено на приступъ къ работамъ по развитію станціи Карнаватка въ 1909 году—75.000 рублей. На 1910 годъ по § 9 ст. I той же смѣты испрашивается на продолженіе работъ по развитію станціи Карнаватка—75.000 рублей, которые подлежатъ ассигнованію.

Пассажирское зданіе станціи Карнаватка двухъэтажное, каменное.

При станціи Карнаватка имѣются двое вагонныхъ вѣсовъ системы Фербенксъ; подъемная сила вѣсовъ: однихъ въ 1.825 п. съ длиною помоста въ 20 фут. и другихъ—въ 3.000 пуд. съ 36-фут. длиной помоста.

Работа станціи Карнаватка за 1907 и 1908 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	1.542
Малой скорости	7.128
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	67.391
Отцѣпленныхъ на станціи	67.661
Количество поданныхъ на частныя вѣтви и за-	
воды	43.712

Нагружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено 53.858.753
 Выгружено 2.312.079

Всего 56.195.662

Продано пассажирскихъ билетовъ 35.397

Багажныхъ квитанцій:

Выдано 1.294
 Получено 753

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:

Выдано 65.002
 Получено 5.726

Передано телеграммъ:

Частныхъ 1.328
 Служебныхъ 91.699

Общее поступленіе въ кассу станціи: 452.597 р. 44 к.

За 1908 годъ:

Отправлено грузовъ малой скорости . . . 40.471.707 пуд.

Прибыло 1.564.936 „

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости 1.508

Малой скорости 6.950

Количество товарныхъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 58.510

Отцѣпленныхъ на станціи 58.591

Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви

заводы. 35.248

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено 51.560.862

Перегружено 9.264

Выгружено 1.993.464

Всего 53.563.590

Продано пассажирскихъ билетовъ 29.618

Багажныхъ квитанцій:

Выдано 1.129

Получено 593

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:

Выдано 50.868

Получено 4.144

Передано телеграммъ:

Частныхъ 1.095

Служебныхъ 98.103

Общее поступленіе въ кассу станціи: 452.243 руб. 17 к.

Со станції Карнаватка подкомісія прослѣдовала черезъ станцію Вечерній Куть на станцію Пятихатка.

Ст. Вечерній Куть. На станції Вечерній Куть подкоміссія была представлена начальникомъ Екатеринбургской желѣзной дороги депутація рудопромышленниковъ Криворожскаго района; уполномоченный горнопромышленниками инженеръ Зимовскій передалъ Председателю подкоміссія двѣ докладныя записки, заключающія слѣдующее:

Договоры о примыканіи и эксплуатаціи вѣтвей частнаго пользованія.

Всѣ крупныя рудники Криворожскаго района производятъ погрузку руды и перевѣску вагоновъ на собственныхъ подъѣздныхъ путяхъ, примыкающихъ къ ближайшимъ станціямъ Екатеринбургской дороги, чѣмъ освобождаютъ дорогу отъ сложной работы, которую, въ случаѣ подвоза руды на станцію, должны были бы производить послѣднія, для чего потребовалось бы большое развитіе путей, складочныхъ помѣщеній, увеличеніе служебнаго персонала и т. п. Казалось бы, что желѣзная дорога, избавляясь отъ лишннихъ затратъ, должна была бы дѣлать льготы такимъ отправителямъ, которые въ то же время даютъ грузъ равномерно въ теченіе круглаго года. Въ дѣйствительности происходитъ обратное. Договоры о примыканіи и эксплуатаціи вѣтвей частнаго пользованія составлены односторонне съ соблюденіемъ интересовъ желѣзной дороги, причѣмъ владѣльцы вѣтвей обременены тягостными условіями и разными сборами, которыхъ не знаютъ какъ отправители руды, привозимой на станціи гужемъ, такъ и отправители всѣхъ другихъ грузовъ, привозимыхъ также гужемъ на станцію. Южныя горнопромышленники многократно ходатайствовали о замѣнѣ существующаго типа договора о примыканіи и эксплуатаціи вѣтвей частнаго пользованія, договора, который въ сущности является одностороннимъ обязательствомъ промышленниковъ передъ желѣзной дорогой, правилами, регулирующимъ болѣе справедливо эти отношенія, но всѣ ходатайства до сихъ поръ не получали никакого удовлетворенія.

Поэтому, въ настоящее время, при проѣздѣ Высочайше учрежденной Комиссіи, ей и сообщается положеніе дѣла съ просьбой обратить вниманіе на этотъ въ высшей степени важный для всей южной горной промышленности вопросъ и разрѣшить его въ формѣ, справедливой для обѣихъ заинтересованныхъ сторонъ. Обширный матеріаль по этому вопросу будетъ немедленно доставленъ совѣтомъ сѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи по первому требованію Комиссіи.

Вывозъ руды за границу.

Рудники Криворожскаго района подготовлены уже въ теченіе 10 лѣтъ къ добычѣ до 350 милліоновъ пудовъ желѣзной руды въ годъ. Такая подготовка соотвѣтствовала быстрому росту ме-

таллургической промышленности въ послѣдніе годы прошлаго столѣтія. Сильное сокращеніе спроса на руду со стороны отечественныхъ заводовъ, вслѣдствіе наступившаго съ началомъ нынѣшняго вѣка промышленнаго кризиса, заставило рудники искать сбыта руды за границей, что и удалось съ большими жертвами вначалѣ, такъ какъ цѣны, по которымъ руда была тогда продана, были почти равны стоимости ея себѣ. Въ настоящее время эти цѣны для заграничной отправки стоятъ или на одномъ уровнѣ или даже нѣсколько выше цѣнъ на внутреннемъ рынкѣ. Русскіе заводы, и до сихъ поръ не оправившіеся отъ кризиса, потребляютъ ежегодно около 165 милліоновъ пудовъ. Отправка за границу достигла наибольшей цифры въ 1907 году, а именно— 55 милліоновъ пудовъ, но затѣмъ пала до 33 милліоновъ пудовъ. Послѣднее уменьшеніе вывоза явилось главнымъ образомъ слѣдствіемъ кризиса металлургической промышленности въ Западной Европѣ.

Въ предшествующіе годы вывозъ могъ бы достигнуть значительно большей цифры, если бы препятствіемъ не являлась недостаточная пропускная способность желѣзныхъ дорогъ на пути слѣдованія руды къ Сосновицамъ, Границѣ и Николаеву. Харьковскій комитетъ по перевозкамъ горнозаводскихъ грузовъ въ теченіе ряда лѣтъ былъ принужденъ, вслѣдствіе этой причины, дѣлать сокращенія отъ заявокъ, доходившія до 90% отъ заявленныхъ цифръ. Въ частности, по отношенію къ Николаеву слѣдуетъ сказать, что сокращеніе наряда было меньшее, чѣмъ для станцій западной сухопутной границы, и могло бы быть еще меньшимъ, если бы можно было использовать для отправокъ руды вагоны системы Фоксъ-Арбеля, но препятствіемъ къ этому служило, и до сихъ поръ служитъ, неизмѣнне въ Николаевѣ вагонныхъ вѣсовъ для взвѣшиванія послѣднихъ вагоновъ, что заставляеть экспортеровъ отказываться отъ приѣма руды на этихъ вагонахъ. Оживленіе желѣзнаго рынка въ Германіи и Англии повлекло увеличеніе спроса на криворожскую руду въ эти страны, причемъ имѣются всѣ данныя, что вывозъ руды туда возрастеть въ значительной степени, если будутъ устранены вышеуказанныя причины, т. е. увеличена пропускная способность желѣзныхъ дорогъ, по которымъ слѣдуетъ руда за границу, и, въ частности, если будутъ устроены надлежащіе вѣсы въ Николаевскомъ портѣ.

Говоря о возможности успленія вывоза руды за границу, нельзя не коснуться тѣхъ опасеній, которыя существовали относительно того, что вывозъ Криворожской руды за границу оставитъ въ будущемъ отечественные заводы безъ руды. Опасенія эти основывались на цифрѣ запасовъ руды въ 5 милліардовъ пудовъ, которые неизмѣнно фигурировали въ статистическихъ таблицахъ Криворожскаго района, издаваемыхъ ежегодно совѣ-

томъ сѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи. Цифра эта выражала лишь тѣ запасы, которые были вполнѣ изслѣдованы для даннаго момента и, несмотря на ежегодную отправку около 200 милліоновъ пудовъ, что за 10 лѣтъ уже составитъ 2 милліарда пудовъ, цифра 5 милліардовъ оставалась безъ измѣненія, что и указывало, что дальнѣйшія работы рудниковъ открывали залежи на большой глубинѣ. Въ настоящее время цифра запасовъ руды до глубины ста сажень, до каковой глубины почти уже дошелъ только одинъ рудникъ Криворожскаго раіона, опредѣляется въ 11¹/₂ милліардовъ пудовъ. Глубина же залежей по всѣмъ признакамъ значительно болѣе и, если судить по аналогіи съ другими мѣстопохожденіями міра, то она должна быть не менѣе чѣмъ вдвое, а въ этомъ случаѣ и запасы должны быть приняты въ цифрѣ болѣе 20 милліардовъ пудовъ. Если бы всѣ русскіе заводы, потребляющіе криворожскую руду, начали работать полнымъ ходомъ, то этой руды хватило бы на срокъ до 75 лѣтъ, срокъ для техники слишкомъ большой, такъ какъ опредѣлить, нужна ли будетъ тогда такая руда, трудно. Поэтому, если бы рудники Криворожскаго раіона отправляли бы 70—100 милліоновъ пудовъ руды за границу ежегодно, то отечественная металлургическая промышленность отъ этого не пострадала бы, предпріятія могли бы правильно работать, давая заработокъ массѣ рабочихъ и мѣстному населенію, а въ страну прибывало бы до 7 милліоновъ рублей золота ежегодно.

Вторая докладная записка имѣла слѣдующее содержаніе:

Съ развитіемъ горной промышленности и сѣти желѣзныхъ дорогъ вопросъ о разработкѣ полезныхъ ископаемыхъ подъ полотномъ желѣзныхъ дорогъ выдвигается самою жизнью. При этомъ, если, съ одной стороны, приходится думать о томъ, чтобы ограничить разработку полезныхъ ископаемыхъ подъ полотномъ желѣзной дороги съ цѣлью предохраненія полотна отъ недопустимыхъ для безопаснаго движенія осѣданій, то, съ другой стороны, необходимо разрѣшить вопросъ и о томъ, чтобы излишними стѣсненіями не ограничивать возможности наиболѣе полной разработки полезныхъ ископаемыхъ, т. е. пзбѣгнуть потери полезныхъ ископаемыхъ, а также дать возможность промышленности развиваться и идти нормально и устранить для желѣзныхъ дорогъ тѣ непронзводительныя затраты, которыя приходится естественно нести по возмѣщенію потерь владѣльцевъ, пронстекающихъ отъ запрещенія производить добычу полезныхъ ископаемыхъ—потерь, порою совершенно не вызываемыхъ необходимостью охраненія полотна желѣзной дороги отъ осѣданій. Вопросъ о томъ, какъ согласовать эти два интереса, является въ настоящее время вопросомъ, требующимъ безотлагательнаго разрѣшенія.

Обращаясь къ существующимъ на сей предметъ правиламъ, мы видимъ, что у насъ въ Россіи этотъ вопросъ не только не

разрѣшенъ, но находится еще въ стадіи полной неопредѣленности. Требованіе на сей предметъ горныхъ правилъ указываетъ, что подземныя выработки не должны, безъ особаго на то разрѣшенія, переступать границы предохранительныхъ цѣликовъ, оставляемыхъ по указанію мѣстнаго горнаго надзора для предупрежденія осѣданія почвы и образованія въ ней трещинъ, могущихъ повліять вредно на поверхностныя сооруженія и источники. Съ цѣлью подойти болѣе близко къ случаямъ, предъявляемымъ жизнью, въ виду того, что осѣданіе почвы отъ подземныхъ работъ зависитъ не только отъ способа работъ съ закладкой или безъ нея, но также отъ характера залеганія, глубины его, прочности и другихъ свойствъ породъ, какъ горнопромышленники, такъ равно и представители заинтересованныхъ вѣдомствъ многократно обсуждали этотъ вопросъ. Въ зависимости отъ состоянія техники горнаго дѣла старались вырабатывать и соответствующія правила.

Указанія, предлагаемыя по сему вопросу иностранными авторитетами, не разрѣшаютъ вопроса (правила Серло, Шульца, Эварри), такъ какъ даютъ совершенно различные результаты для одного и того же случая, и могутъ имѣть лишь мѣстное примѣненіе.

Трудъ профессора Романовскаго по сему вопросу носить чисто компилятивный характеръ и, будучи лишень руководящей идеи, не даетъ указаній съ необходимою для практики опредѣленностью.

По изложеннымъ выше причинамъ, какъ мы уже раньше указывали, вопросомъ этимъ занимались и горнопромышленники и заинтересованныя вѣдомства, въ числѣ которыхъ были Министерство Путей Сообщенія и Министерство Государственныхъ Имуществъ.

Такъ какъ въ частныхъ случаяхъ жизнь предъявила требованіе о рѣшеніи этого вопроса по отношенію разработокъ подъ полотномъ на Козлово-Воронежъ-Ростовской желѣзной дорогѣ, а также подъ полотномъ строившейся желѣзной дороги Мушкетово-Доля, то для этихъ случаевъ и были выработаны правила, коими разработки разрѣшались особыми комиссіями, состоящими изъ: 1) Правительственнаго инспектора желѣзныхъ дорогъ, 2) управляющаго желѣзной дороги, 3) начальника службы ремонта оной, 4) управляющаго горной и соляной частью области войска Донскаго, 5) мѣстнаго окружнаго инженера и 6) выборнаго отъ углепромышленниковъ.

Подробно выработанныя департаментомъ желѣзныхъ дорогъ правила были сообщены г. Министромъ Путей Сообщенія г-ну Военному Министру въ 1886 году. Точно такъ же по отношенію къ участку Мушкетово-Доля въ 1898 году была образована апа-

логичная комиссія, на основаніи рѣшеній которой и состоялось окончательное постановленіе о правилахъ разработки.

Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи тоже занимались этими вопросами уже съ 1898 г. На послѣднемъ XXXIII съѣздѣ этотъ вопросъ обсуждался съ особой тщательностью. Въ комиссіи по этому вопросу участвовали не только горнопромышленники, но и представители желѣзныхъ дорогъ. Докладъ комиссіи былъ сдѣланъ инженеромъ Монковскимъ 31 декабря 1908 года въ общемъ засѣданіи съѣзда и въ обсужденіи его принимали участіе представители желѣзныхъ дорогъ, причѣмъ собраніемъ были вынесены слѣдующія постановленія:

1. Разработка нѣдръ подъ полотномъ желѣзной дороги допускается съ соблюденіемъ слѣдующихъ условій:

а) о своемъ намѣреніи начать работы подъ полотномъ желѣзной дороги промышленникъ долженъ заблаговременно сообщить Управленію желѣзныхъ дорогъ, представивъ при этомъ проектъ работъ;

б) для каждаго отдѣльнаго мѣсторожденія система разработки нѣдръ подъ полотномъ желѣзной дороги, опредѣленіе размѣра охранительныхъ цѣликовъ, способъ крѣпленія, закладки и проч. должны каждый разъ устанавливаться особыми комиссіями, созываемыми начальникомъ надлежащаго горнаго управленія по заявленіямъ заинтересованныхъ горнопромышленниковъ или управленій желѣзныхъ дорогъ. Для этого порядокъ, принятый въ 1898 году при опредѣленіи способа безопасной разработки на линіи Мушкетово-Доля, цѣлесообразно распространить на весь Донецкій бассейнъ и рудныя мѣсторожденія Екатеринославской и Херсонской губерній;

в) въ составъ комиссій должны входить: представители мѣстнаго горнаго надзора, заинтересованныхъ желѣзныхъ дорогъ и владѣльцы рудниковъ и копей;

г) созывъ комиссій долженъ быть сдѣланъ не позже одного мѣсяца послѣ представленія о томъ заявленія начальнику горнаго управленія;

д) журналы комиссій представляются на утвержденіе въ горное управленіе и Министерство Путей Сообщенія. Въ случаѣ же разногласія въ заключеніяхъ этихъ учреждений, представляются на разсмотрѣніе г.г. Министровъ Торговли и Промышленности и Путей Сообщенія;

е) если на разсмотрѣніе комиссії будетъ представленъ лишь вопросъ о проходкѣ подъ полотномъ подземныхъ галлерей (штрековъ, квершлаговъ и т. д.) безъ производства очистныхъ вымоковъ, то утвержденіе журнала должно быть сдѣлано горнымъ управленіемъ и Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ безъ восхожденія въ высшія инстанціи, если не будетъ разногласія между этими учреждениями;

ж) на работы комиссій, со дня ихъ созыва начальникомъ горнаго управленія и до окончательнаго утвержденія журналовъ ихъ, долженъ быть назначенъ трехъ-мѣсячный срокъ;

з) если при работахъ подъ полотномъ желѣзной дороги появятся опасные для него осадки, то подземныя работы должны быть приостановлены впредь до новаго опредѣленія условій дальнѣйшей разработки комиссіей, собранной вышеуказаннымъ порядкомъ.

2. Поручить совѣту сѣзда организовать собраніе свѣдѣній о наблюдавшихся въ Донецкомъ бассейнѣ осадкахъ почвы подъ влияніемъ подземныхъ разработокъ и вообще взять на себя изученіе этого вопроса съ научно-технической и практической сторонъ.

3. Поручить совѣту сѣзда слѣдить за тѣмъ, чтобы, при изданіи новыхъ правилъ объ отчужденіи земель для общественныхъ и государственныхъ надобностей, не были нарушены интересы нѣдровладѣльцевъ.

4. Признать необходимымъ, чтобы въ составъ оцѣночныхъ комиссій при отчужденіи земель для общественныхъ и государственныхъ надобностей входили чины горнаго надзора. Для производства же правильной оцѣнки признать желательнымъ, чтобы владѣльцы участковъ представляли въ подтвержденіе своихъ претензій о вознагражденіи за нѣдра документальныя данныя, по которымъ чины горнаго надзора, входящіе въ составъ оцѣночныхъ комиссій, могли бы давать свои заключенія.

Вопросъ о разработкѣ полезнаго ископаемаго подъ полотномъ желѣзной дороги въ настоящее время выдвигается самою жизнью при разработкѣ желѣзныхъ рудъ въ Криворожскомъ бассейнѣ.

Рудопромышленники, изучавшіе его какъ на практикѣ, при специальномъ посѣщеніи разработокъ за границей, такъ равно и по современной литературѣ, представляютъ на благоразсмотрѣніе Комиссіи нижеслѣдующія соображенія:

Горнопромышленность за границей, какъ болѣе старая и производящаяся въ населенныхъ мѣстахъ, раньше насъ столкнулась съ этимъ вопросомъ, такъ какъ въ цѣляхъ государственныхъ, во избѣжаніе потери мѣсторожденій и возможности продолжать разработку за исчерпаніемъ площадей, не занятыхъ зданіями, желѣзными дорогами и другими сооружениями, пришлось ей изыскивать такіе способы работъ, при которыхъ осѣданіе почвы было бы доведено до минимума и не отражалось бы на цѣлости и безопасности зданій, желѣзныхъ дорогъ, водоемовъ и другихъ сооружений.

Быстро развивающаяся техника въ послѣдніе годы указала на полную возможность выемки полезнаго ископаемаго подъ зданіями, водоемами, желѣзными дорогами и другими сооружениями примѣненіемъ способовъ, такъ называемой, мокрой за-

кладки, идея которой состоитъ въ томъ, что вынудое ископаемое замѣщается тѣмъ или другимъ матеріаломъ, вводимымъ въ образовавшуюся пустоту съ водой или осаждающимся въ водѣ. Эти методы, бывшіе недавно единичными, въ настоящее время за границей имѣютъ весьма значительное распространѣніе и цѣль ихъ примѣненія—сохраненіе поверхности отъ осѣданій вполне достигнута.

Выемка по этому способу цѣликовъ, служившихъ раньше для сохраненія поверхности, занятой значительными сооружениями, уже произведена во многихъ мѣстахъ за границей и дала настолько хорошіе результаты, что вопросъ о выемкѣ полезныхъ ископаемыхъ подъ полотномъ желѣзныхъ дорогъ считается въ настоящее время на Западѣ Европы совершенно разрѣшеннымъ.

Эти способы закладки примѣняются уже и у насъ, въ Царствѣ Польскомъ. Нѣкоторые изъ рудопромышленниковъ, изучая этотъ вопросъ какъ по литературнымъ даннымъ, такъ равно и посѣщеніемъ заграничныхъ копей, ясно видятъ очень большое развитіе и быстрое введеніе въ жизнь работъ съ мокрой закладкой. Способы съ мокрой закладкой, по мѣрѣ ихъ изученія, въ примѣненіи на практикѣ даютъ возможность промышленности идти впередъ все дальше и дальше въ смыслѣ усовершенствованій этого способа и примѣненія его тамъ, гдѣ, въ первые годы введенія этихъ способовъ, примѣненія ихъ казалось невозможнымъ. Въ настоящее время для примѣненія способовъ мокрой закладки съ полнымъ успѣхомъ употребляется не только песокъ (служившій для сей цѣли вначалѣ), но самые разнообразныя матеріалы, какъ то: сланецъ, песчаникъ, глина, породы изъ старыхъ отваловъ въ чистомъ видѣ или въ видѣ смѣси въ различныхъ пропорціяхъ. Точно такъ же крайне разнообразны и самые методы введенія этихъ матеріаловъ въ выработанное пространство и осажденіе ихъ съ водою или въ водѣ. На это указывается въ виду того, что выработанные практикой разнообразныя приемы дѣлаютъ возможнымъ въ той или другой комбинаціи пользованіе принципами закладки съ водою при различныхъ условіяхъ. Въ Криворожскомъ районѣ примѣненіе принциповъ заполнения выработанныхъ пространствъ при помощи осажденія закладки водою практикуется на рудникахъ анонимнаго общества Дубовой Балки примѣнительно къ мѣстнымъ условіямъ. Результаты такой работы разсматривались комиссіей, состоящей не только изъ специалистовъ-горныхъ инженеровъ, но также при участіи представителей Екатерининской желѣзной дороги, и признаны соответствующими цѣли и удовлетворяющими своему назначенію. (Комиссія подъ предѣлательствомъ члена горнаго ученаго комитета профессора д. с. с. Н. Д. Коцовскаго 24 іюля 1909 года).

Докладывая все вышензложенное Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго

дѣла въ Россіи, вышеупомянутыя лица ходатайствовали объ оказаніи содѣйствія къ скорѣйшему разрѣшенію означеннаго вопроса въ духѣ постановленій съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, такъ какъ въ скоромъ рѣшеніи одинаково заинтересованы какъ желѣзныя дороги, которымъ придется платить меньше за отчуждаемыя земли, такъ и промышленники, которымъ будетъ предоставлена возможность использовать всѣ находящіяся въ пользованіи нѣдра, а одновременно съ этимъ и государство, заинтересованное въ полномъ использованіи подземныхъ богатствъ и меньшей стоимости постройки желѣзныхъ дорогъ.

О работѣ станціи Вечерній Куть за 1907 и 1908 г. г. слѣдуетъ сказать:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	1.543
Малой скорости	5.246
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	57.842
Отцѣпленныхъ на станціи	57.329
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы	
	30.805
Нагружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	49.678.325
Выгружено	1.396.052
Всего	51.074.377

Продано пассажирскихъ билетовъ	33.379
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	538
Получено	855
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	52.457
Получено	4.073
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	5.741
Служебныхъ	83.922
Общее поступленіе въ кассу станціи: 270.392 р. 72 к.	

За 1908 годъ:

Отправлено грузовъ малой скорости	40.049.329 пуд.
Прибыло " " " "	1.056.377 "
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	1.507
Малой скорости	4.726

Количество товарных вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи	44.764
Отцѣпленныхъ на станціи	45.029
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы	22.747
Нагружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	40.382.192
Выгружено	1.153.712

Всего 41.535.904

Продано пассажирскихъ билетовъ 21.811

Багажныхъ квитанцій:

Выдано	477
Получено	598

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:

Выдано	41.228
Получено	3.116

Передано телеграммъ:

Частныхъ	3.437
Служебныхъ	82.505

Общее поступленіе въ кассу станціи: 176.815 р. 88 к.

О состояніи работы станціи по день посѣщенія подкомиссіей начальникомъ станціи была дана нижеслѣдующая справка: 21 сентября на станціи Вечерній Куть погружено очередной желѣзной руды 201 вагонъ, мелкихъ грузовъ по пяти отправкамъ 140 пуд. Выгружено полногрузныхъ 4 вагона мелкихъ грузовъ 110 пуд. На складѣ имѣется 3 вагона хлѣба въ Николаевъ, ожидающихъ очереди отправленія.

Преимущественное теченіе грузовъ мѣстнаго сообщенія—руда желѣзная для металлургическихъ заводовъ юга Россіи; прямого: часть—за заводамъ Привислинскаго края, часть—за границу.

На станціи Вечерній Куть имѣется 2 вагонныхъ вѣсовъ, одной системы Жиликовскаго, подъемной силы 3.000 пуд. съ 42 фут. длинной площадкой, другіе—Фербенксъ 1.825 пудовъ съ 22 фут. площадкой.

По свѣдѣніямъ, даннымъ представителями Екатерининской дороги, въ октябрѣ 1909 г. здѣсь будутъ установлены еще вѣсы системы Гесса въ 4.200 пудовъ съ 56 фут. площадкой за счетъ кредита, испрашеннаго по § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. По этой смѣтѣ испрашивалось 85.000 рублей на установку на 10 станціяхъ вагонныхъ вѣсовъ подъемной силы 4.200 пудовъ для взвѣшивания груженыхъ вагоновъ системы Фоксъ-Арбеля. Кромѣ станціи Вечерній Куть, такіе вѣсы должны быть установлены на слѣдующихъ станціяхъ:

Таганрогъ, Енакіево, Рутченково, Мандрыкино, Сартана, Горловка, Щегловка II, Мушкетово, Чумаково, Миллерово.

Въ районѣ, тяготеющемъ къ станціи Вечерній Куть, имѣются 4 рудника; изъ нихъ 3, принадлежащіе обществамъ Дубовой Балки, Южно-Русскому Днѣпровскому (Ростовскій) и Новороссійскому, должны быть отнесены къ числу самыхъ крупныхъ рудныхъ предпріятій.

Объ участкѣ отъ Карнаватки до Пятихатокъ, слѣдуетъ сказать, что линія Карнаватка—Пятихатки проходитъ по кореннымъ руднымъ мѣсторожденіямъ Криворожскаго бассейна и является, по характеру движенія, сборнымъ участкомъ для грузовъ, слѣдующихъ далѣе по двумъ направленіямъ: на Пятихатки и Долгинцево.

Точкой раздѣла груза является станція Вечерній Куть. Порожнякомъ участокъ Карнаватка—Пятихатки снабжается со стороны Долгинцево изъ Долинской и изъ Пятихатокъ. Такимъ образомъ, грузовое движеніе по этому участку двухстороннее. Участокъ однопутный, наибольшіе подъемы 0,008, при совпадении съ кривой $R=300$ саж. какъ въ сторону Пятихатокъ, такъ и въ сторону Долгинцево, предѣльные составы 36 вагон. ед. въ обоихъ направленіяхъ. Существующая пропускная способность этого участка 18 паръ поѣздовъ, изъ коихъ двѣ пары пассажирскихъ.

По свѣдѣніямъ Харьковскаго пораіоннаго комитета, среднее суточное количество поѣздовъ за мѣсяцъ наибольшаго движенія въ періодъ 1903—1907 г. г. было въ нечетномъ направленіи (къ Карнаваткѣ) 13, а въ четномъ 11 товарныхъ, при 2-хъ наразахъ пассажирскихъ поѣздовъ безъ факультатива. Такимъ образомъ, пропускную способность этого участка въ нечетномъ направленіи слѣдуетъ считать исчерпанной.

Дѣйствительный ростъ движенія по этому участку за прошлое пятилѣтіе 1903—1907 г. г. опредѣлился въ 16%. Слѣдуетъ замѣтить, что перевозки по этому участку значительно сокращались Харьковскимъ комитетомъ, особенно въ направленіи на Привислинскія желѣзныя дороги черезъ Пятихатки и для металлургическихъ заводовъ юга Россіи.

Сокращеніе это объясняется, съ одной стороны, труднымъ профилемъ линіи Долгинцево—Пятихатки, неразвитіемъ обмѣнной станціи Пятихатки и ст. Долгинцево, съ другой стороны, недостаточной пропускной способностью линіи Пятихатки—Користовка.

По отчету Харьковскаго комитета за 1906 годъ, было заявлено къ перевозкѣ Криворожской руды . . . 271,752 тыс. пуд.

Дѣйствительно перевезено 217,957 „ „

т. е. сокращеніе почти на 20%.

Нынѣ же съ открытіемъ второго пути Пятихатки—Користовка и Карнаватка—Долгинцево и частичнымъ расширеніемъ станцій Пятихатки и Долгинцево, слѣдуетъ ожидать увеличенія роста вывоза руды, въ виду чего ростъ движенія на пятилѣтіе 1908—1912 г. принять, по даннымъ Харьковскаго комитета, въ 25% или 5% въ годъ и тогда потребное количество поѣздовъ 1912 году будетъ:

Нечетное направленіе.		Четное направленіе.	
Товарныхъ:	$13 \times 1,25 = 16$ поѣзд.	$11 \times 1,25 = 14$	поѣзд
Факульт.	$16 \times 0,25 = 4$ „	$14 \times 0,25 = 4$	„
Пассажиры.	2 „	2	„
Итого 22 поѣзда.		Итого 20 поѣздовъ.	

Къ сему слѣдуетъ замѣтить, что въ виду указанныхъ выше причинъ, а именно, неразвитія ст. Пятихатки и, главное, недостаточной пропускной способности участка Пятихатки—Карнаватка, часть груза въ количествѣ около 150 вагоновъ или 5 поѣздовъ въ сутки отправлялась на линію Долгинцево—Долинская въ обходъ Пятихатокъ. Нынѣ же, съ увеличеніемъ обмѣна въ Пятихаткахъ съ 350 вагоновъ въ 1907 году до 500 вагоновъ въ 1908 г., грузъ этотъ направится прямымъ путемъ на Пятихатки и тогда необходимая въ 1912 году пропускная способность участка Карнаватка—Пятихатки будетъ 27 поѣздовъ въ нечетномъ и 25 въ четномъ направленіи.

Недостатокъ пропускной способности $27 - 18 = 9$ и $25 - 18 = 7$ поѣздовъ.

Смягченіе профиля на этомъ участкѣ невозможно. При разстояніи между ст. Карнаватка и разъѣздомъ Терны около 27 вер., имѣется 0,008 подъемовъ 15 верствъ или 55% горизонтальн. площадокъ 9 вер. или 33%, остальные же 12% составляютъ подъемы меньшіе 0,008. Подъемы затыжные, свыше 3 верствъ, безъ площадокъ; при смягченіи профиля пришлось бы перестраивать крупныя искусственныя сооруженія, какъ, напримѣръ, мосты черезъ балку Дубовую на 98 вер. отверстіемъ 20 саж. и черезъ рѣку Червонную отв. 40 саж. на 88 вер., а также поднимать станціонныя площадки станцій Вечерній Куть, Роковатое и понизить площадку ст. Калачевское. Столь крупныя работы были бы совершенно несоразмѣрны съ достигнутыми результатами, такъ какъ, даже если бы было возможно смягченіе профиля съ 0,008 до 0,006, то составы могли бы увеличиться съ 36 до 44 ваг. ед., т. е. $\frac{44 - 36}{36} = 22\%$, т. е. количество потребныхъ поѣздовъ было бы:

товарныхъ	$16 \times 0,78 = 13$ поѣздовъ.	$14 \times 0,78 = 11$	поѣздовъ.
факульт.	$13 \times 0,25 = 3$ „	$11 \times 0,25 = 3$	„
пассажиры.	2 „	2	„

Итого . 18 поѣздовъ.

Итого . 16 поѣздовъ.

т. е. пропускная способность увеличилась бы на 4 поезда, а недостатокъ ея былъ бы $9-4=5$ и $7-4=3$ поезда. Обслуживаніе этого участка тяжелыми десятиколесными паровозами также не представляется рациональнымъ. Участокъ этотъ исключительно погрузочный—маневровый, безъ транзита. Почти каждая станція имѣетъ собственную погрузку. Въ мѣсяцы усиленнаго движенія 1907 года погрузка станціи составляла:

1) Карнаватка . . .	300	ваг.	въ	сутки	(въ	среднемъ)
2) Р. Шмаково . . .	40	„	„	„	„	„
3) Вечерній Куть . .	245	„	„	„	„	„
4) Роковатая	55	„	„	„	„	„
5) Калачевское . . .	250	„	„	„	„	„
6) Рядовая	60	„	„	„	„	„
7) Желтыя Воды . .	120	„	„	„	„	„

Въ силу изложеннаго, на каждой станціи съ поездами дѣлаются маневры по прицѣпкѣ груженыхъ и отцѣпкѣ порожнихъ вагоновъ и достигъ однообразія и полноты состава поезда на всемъ участкѣ не представляется возможнымъ, въ виду чего введеніе на этомъ участкѣ болѣе мощныхъ паровозовъ увеличивало бы только эксплуатаціонные расходы, не достигнувъ цѣли.

Единственнымъ средствомъ удовлетворить заданію на 1912 г., по мнѣнію Харьковскаго порайоннаго комитета, является устройство второго пути на всемъ протяженіи участка отъ Карнаватки до Пятихатокъ длиною 63,50 вер., причемъ на первую очередь долженъ быть законченъ второй путь на труднѣйшемъ перегонѣ, между станціей Калачевское и разъѣздомъ Терны, длиною 7 вер.

Что касается пути, то слѣдуетъ отмѣтить, что верхній балластъ по всей части, пройденной подкомиссіей, отъ станціи Александровскъ до Пятихатки довольно плохой. Замѣчались толчки при проѣздѣ. Типъ рельсъ отъ Долгинцево до Калачевской такой же, какъ и отъ Александровска до Долгинцево, т. е. 24, 24^{1/2} и 24^{1/3} ф., отъ станціи же Калачевской до станціи Пятихатки рельсы уложены въ 22^{1/2} ф.

По прибытіи на станцію Пятихатки подкомиссія приступила къ ея осмотру.

Станція Пятихатки расположена при соединеніи однопутнаго участка Карнаватка—Пятихатки съ двумя двухпутными: Верховцево—Пятихатки и Пятихатки—Користовка (Южн. дор.).

Участкомъ Пятихатки—Верховцево Саксаганская вѣтвь входитъ въ большую транзитную магистраль, соединяющую сѣверо- и юго-западъ Россіи съ юго-востокомъ и Кавказомъ.

Черезъ станцію Пятихатки и Ростовъ установлено безпересадочное пассажирское сообщеніе между Одесской и Ростовомъ, Кіевомъ, Варшавой и Екатеринославомъ, Волочискомъ и Баку.

Ст. Пятихатки II класса, лежитъ въ 70,50 вер. отъ ст. Дол-

гинцево, узловая и передаточная станція. Пассажир. зданіе ст. Пятихатки островного типа, представляетъ собой одноэтажный каменный домъ съ двумя надстройками второго этажа и съ небольшимъ подвальнымъ этажемъ. Окна въ одноэтажномъ зданіи большія; помѣщеніе достаточное, архитектура зданія красивая. Общая площадь пассажирскаго зданія 209,96 кв. саж. и заключается въ себѣ 24 комнаты: залъ I и II кл. съ двумя уборными и теплыми клозетами, залъ III класса, контора начальника станціи, техническая и товарная конторы, телеграфъ, кондукторская дежурная, багажная касса, вестибюль, почтовое отдѣленіе, жандармская комната, ламповая и др.

Въ одной изъ надстроекъ 2-го этажа, имѣющей 4 комнаты, помѣщается передаточная контора Южныхъ и Екатерининской дорогъ, запасныя комнаты и комната для прислуги. Въ чердачномъ помѣщеніи находятся батареи. Въ другой надстройкѣ, въ 3 комнаты, помѣщается буфетная кухня, жилия помѣщенія для буфета и прислуги и кладовки. Подвалъ служитъ для хранения продуктовъ буфета.

По свѣдѣніямъ Харьковскаго порайоннаго комитета, кромѣ приѣма и отправленія 16 пассажирскихъ и 56 товарныхъ поѣздовъ (мартъ 1909 г.) станція Пятихатки производила обмѣнъ съ Южными дорогами въ 1907 г. по 350 ваг., а въ 1908 г. до 500 ваг. въ сутки, причемъ вагоны, принятые съ Южныхъ дорогъ, сортировала по станціямъ до Долгинцева и Екатеринослава, а вагоны, принятые изъ Карнаватки и Верховцева, формировала въ транзитные поѣзда на Юго-Западныя дороги (до 7 поѣздовъ въ сутки въ составѣ 35 ваг.) и по станціямъ до Користовки и за Користовку. Часть же прибывшихъ со стороны Карнаватки вагоновъ формировала въ поѣзда на востокъ.

Такимъ образомъ въ настоящее время ст. Пятихатки сортируетъ всѣ прибывающіе товарные поѣзда.

Наибольшее суточное прибытіе въ 1907 г. составляло:

Изъ Верховцева	420 ваг.
„ Карнаватки	400 „
„ Корпстовки	330 „

Итого . . 1150 ваг.

Протяженіе станціонныхъ путей въ настоящее время 24,77 вер. и количество ихъ недостаточно даже для существующей работы. Въ виду окончанія въ 1908 г. 2-го пути Верховцево Пятихатки и увеличенія передачи съ 500 ваг. до 700 въ сутки, необходима укладка дополнительныхъ путей, въ виду чего по § 8 ст. I сметы расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. испрашивалось 25.000 рублей на приступъ къ работамъ по развитію ст. Пятихатки, каковая сумма и была отпущена Законодательными Учрежденіями, и работы за счетъ кредита исполнены. Стоимости

работъ, согласно составленному проекту, исчислена въ 50.000 р
Работа станціи Пятихатки за 1907 и 1908 г.г. выразилась въ
стѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 г.:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.795
Малой скорости	14.723
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	13.466
Отцѣпленныхъ на станціи	14.511
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	231.817
Отцѣпленныхъ на станціи	230.707
Обмѣнъ вагоновъ со включеніемъ принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:	
Принято	120.833
Сдано	119.883
Всего	

Всего 240.716

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	1.185.560
Перегружено	3.782.612
Выгружено	3.177.380

Всего . . . 8.145.552

Продано пассажирскихъ билетовъ 12.628

Багажныхъ квитанцій:

Выдано	1.292
Получено	1.725

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:

Выдано	3.574
Получено	5.632

Передано телеграммъ:

Частныхъ	7.393
Служебныхъ	174.767

Общее поступленіе въ кассу станціи: 242.467 руб. 23 коп.

За 1908 годъ:

Отправлено грузовъ малой скорости	560.763 пуд.
Прибыло " " "	411.429 "
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.813
Малой скорости	14.450
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	23.145
Отцѣпленныхъ на станціи	23.204

Количество товарных вагоновъ:	
Прицепленныхъ на станціи	343.735
Отцепленныхъ на станціи	343.954
Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:	
Принято	122.604
Сдано	129.176

Всего. . . 251.780

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено.	762.240
Перегружено	4.274.460
Выгружено	2.461.120

Всего . . . 7.497.820

Продано пассажирскихъ билетовъ	55.187
--	--------

Багажныхъ квитанцій:

Выдано	1.429
Получено	1.655

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:

Выдано	2.329
Получено	6.419

Передано телеграммъ:

Частныхъ	6.857
Служебныхъ	19.590

Общее поступленіе въ кассу станцій: 233.828 руб. 85 коп.

На ст. Пятихатки пакгаузы занимають 83 кв. саж. п вмѣ-
щаютъ 42 вагона.

Крытыхъ платформъ 44 кв. саж. на 22 вагона.

Временныхъ приспособленій 100 кв. саж. на 50 вагоновъ.

Начальникомъ станціи Пятихатки былъ переданъ слѣдующій
рапортъ Предсѣдателю подкомиссіи:

21 сентября за истекшія сутки прибыло отъ 12 час.
ночи до 6 час. вечера 17 поѣздовъ 658 вагоновъ, отправлено
15 поѣздовъ 548 вагоновъ. Прибыло груза для станціи Пяти-
хатки по 20 накладнымъ 4.281 пудъ, отправлено по 2 наклад-
нымъ 55 пудовъ, заявлено къ перевозкѣ 5 вагоновъ хлѣба
4.500 пуд. Имѣется на складѣ къ отправленію 22 вагона хлѣба,
старѣйшая очередь отъ 10/IX с. г.

Движеніе поѣздовъ въ сутки выражается въ 41 пару, въ
1.800 ваг., сдано за годъ на Южныя дороги 129.200 вагоновъ,
принято 122.539, отправлено 748.701 пуд. груза, прибыло
2.487.920 пуд. Преимущественное направленіе груза на востокъ
и сѣверъ, т. е. на Екатеринославъ и Южныя дороги.

При станціи Пятихатки имѣются въ настоящее время 2 ва-
гонныхъ вѣсовъ: одни въ 2.000 пудовъ подъемной силы и 22 ф.

длина площадки системы Рааше, другіе въ 4.200 п. и 56 ф. дл. площадки системы Каца. Вѣсы въ 4.200 п. поставлены вмѣсто вторыхъ двухтысячныхъ системы Гессе, которые перемѣщены на ст. М. Курганъ.

По службѣ движенія ст. Пятихатки входитъ въ IV-е отдѣленіе.

При станціи Пятихатки имѣется оборотное депо на 8 стойлъ, одно зданіе вѣрной формы.

Депо это подчинено Долгинцевскому основному и принадлежитъ 1-му участку службы тяги.

Водоснабженіе станціи Пятихатки имѣетъ коренное; мощность источника въ куб. саж. выражается слѣдующими цифрами: $\frac{100}{200}$ к. с., причемъ верхняя цифра указываетъ наименьшее, а нижняя наибольшее количество воды. Сила машины $\frac{30}{30}$ п. л.

На ст. Пятихатки имѣется дежурныя кондукторскія комнаты, помѣщающіяся въ специальномъ двухъэтажномъ каменномъ домѣ съ общей площадью 78,86 кв. саж., раздѣленномъ на 17 комнатъ, изъ коихъ 9 отведены подъ спальни на 72 кровати, одна подъ кухню, одна подъ умывальную, одна подъ прачешную и остальные комнаты отведены для помѣщенія сторожа, кладовой и пр. Отопленіе зданія центральное, вентиляція искусственная.

Ст. Пятихатки является станціей, имѣющей складъ топлива. Вмѣстимость склада 250 т. пуд.

Мѣсячный расходъ угля

для товарныхъ паровозовъ	32 т. пуд.
„ машевровыхъ „	18 „ „

Со станціи Пятихатки подкомиссія отбыла на ст. Верховцево.

Участокъ Верховцево-Пятихатки, протяженіемъ 41,60 верстъ, двухпутный, наибольшіе подъемы въ обоихъ направленіяхъ 0,008 при совпаденіи съ кривой $R = 400$ саж. Предѣльные составы 37 ваг.-ед. при нормальныхъ 8 колесныхъ паровозахъ. Существующая пропускная способность впредь до открытія 2-го пути, заканчивающагося постройкой,— 24 пары, въ томъ числѣ 3 пары пассажирскихъ поѣздовъ. Среднее суточное количество поѣздовъ въ мѣсяцъ максимальнаго движенія прошлаго 5-лѣтія было 19 паръ, изъ коихъ 3 пары пассажирскихъ поѣздовъ.

Участокъ этотъ исключительно транзитный для угля на Пятихатки и руды изъ Криворожскаго бассейна на Екатеринославъ.

По свѣдѣніямъ Харьковскаго порайоннаго комитета размѣры перевозокъ ограничивались, во 1-хъ, пропускной способностью этого участка, во 2-хъ—неразвитіемъ ст. Пятихатки и, въ 3-хъ—недостаточной пропускной способностью участка Пятихатки-Ю-

ристовка Южныхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ виду сего отъ 150 до 200 ваг. или 5 поѣздовъ въ сутки отвлекались на Долинскую по линіи Верховцево-Долгинцево. Нынѣ же, съ открытіемъ второго пути Пятихатки-Користовка, окончаніемъ 2-го пути Верховцево-Пятихатки, эти 5 поѣздовъ, естественно, пойдутъ на Пятихатки, что необходимо имѣть въ виду при расчетѣ потребной пропускной способности этого участка.

Несмотря на вышеуказанное отвлечение груза работа этого участка непрерывно возрастаетъ:

въ 1903 году было исполнено . . . 10.175.000 ваг.-вер.
 „ 1907 „ „ „ . . . 11.520.000 „ „
 приростъ въ вагонахъ за 4 года $\frac{11.520 - 10.175}{10.175} = 13\%$ или 3% въ годъ.

Поѣздоверсть было исполнено въ 1903 г. . . . 393.000
 „ „ „ „ 1907 „ . . . 460.000
 приростъ для поѣздовъ за 4 года $\frac{460 - 393}{393} = 18\%$, или $4,5\%$ въ годъ.

Въ виду искусственнаго до сего времени ограниченія перевозокъ по этому участку на 5-лѣтіе 1908—1912 гг. принять, по заданію Харьковскаго комитета, ростъ движенія въ 35% или 7% въ годъ.

И тогда потребное въ 1912 г. количество поѣздовъ съ принятіемъ въ расчетъ привлеченія 5 поѣздовъ съ линіи Верховцево-Долгинцево будетъ:

товарныхъ	$16 \times 1,35 + 5 = 27$	поѣзд.
факульт.	$27 \times 0,15 = 4$	„
пассажир. 4	„

Итого 35 паръ п.

Недостатокъ пропускной способности $35 - 24 = 11$ паръ.

Съ открытіемъ второго пути пропускная способность этого участка будетъ обезпечена.

Смягченіе профиля этого участка невозможно, такъ какъ имѣется 0,008 подъемовъ 12 вер. или 75% перегона, горизонт. площадокъ 1,3 вер. или 8% , остальные же 17% перегона составляютъ подъемы меньшіе 0,008 и подъемы затяжные, длиною по 3,6 вер. безъ площадокъ, причемъ при смягченіи профиля потребовалась бы переустройство крупнаго искусственнаго сооруженія—моста отв. 25 саж. черезъ рѣку Лозоватку.

Обслуживаніе же этого участка тяжелыми паровозами необходимо для однообразія составовъ на всей мигистрالی Авдѣвка-Пятихатки, тѣмъ болѣе, что участокъ отъ Чаплино до Верховцево предполагается обслуживать тяжелыми паровозами, при предѣльномъ составѣ въ 44 ваг. ед., а на участкѣ Верховцево-Пятихатки составъ 37 ваг. ед.

Измѣненіе же составовъ въ Верховцевѣ вызываетъ излишніе

простои транзитныхъ поѣздовъ и обременяеть станцію маневрами.

Согласно утвержденной расцѣночной вѣдомости на постройку второго пути, общая стоимость работъ за исключеніемъ оконченнаго уже ранѣе перегона Эрастовка—Кассиновка, исчислена въ суммѣ 508.700 руб., въ счетъ которыхъ дано ассигнованіе по расцѣночной вѣдомости дополнительныхъ работъ 1908 г.—500.000 руб. Остаются недоассигнованными 8.700 руб.

Расцѣночная вѣдомость была утверждена въ предположеніи укладки рельсовъ типа 24¹/₂ ф. Послѣ утвержденія расцѣночной вѣдомости, на указанномъ участкѣ введены тяжелые паровозы китайскаго типа, а поэтому фактически отпущены для укладки на второмъ пути тяжелые рельсы типа 28²/₃ ф., что даетъ превышеніе стоимости рельсовъ и скрѣпленій по 1.082 р. на версту, а для 33,63 вер.—33,63×1.082 р.=36.388 руб. А посему испрашивалось по § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ на 1909 годъ на окончаніе работъ (508.700+36.388—500.000)=45.088 руб. или округленно 45.000 руб.

Загѣмъ подкомиссія прибыла на ст. Верховцево.

Станція Верховцево получила настоящее названіе только съ 1-го января 1904 г., когда состоялось переименованіе ст. Любомировка въ Верховцево.

Ст. Верховцево II кл., узловая, служить началомъ Саксаганской линіи.

Пассажи́рское зданіе представляетъ собой одноэтажный домъ, площадью 163 кв. саж., съ двумя небольшими надстройками и состоитъ изъ 19 комнатъ: залъ I и II кл., залъ III кл., вестибюль, кабинетъ начальника станціи, товарная и техническая конторы, телеграфъ, багажное отдѣленіе, буфетъ, мужская и дамская уборныя, касса, ламповая, сторожка и др. Кромѣ того, въ этомъ зданіи имѣются съ обоихъ концовъ небольшія надстройки, изъ которыхъ одна имѣетъ 4 комнаты; изъ нихъ двѣ отведены подъ телеграфныя батареи, а двѣ другихъ для пріѣзжающихъ. Другая надстройка имѣетъ 3 комнаты, назначенныя для буфетной, кухни и жилого помещенія для буфетной прислуги. Пассажи́рское зданіе вполнѣ удовлетворяетъ своему назначенію.

Ст. Верховцево находится при соединеніи двухпутной линіи Екатеринославъ—Верховцево и Верховцево—Пятихатки съ однопутной линіей на Долгинцево и является, такимъ образомъ, мѣстомъ сліянія грузовъ, слѣдующихъ съ запада на востокъ, и раздѣленія прибывающаго съ востока груза на Долгинцево и Пятихатки.

По даннымъ Харьковскаго порайоннаго комитета, наибольшее прибытіе съ запада къ 1912 г. ожидается до 1.188 ваг. въ сутки, что соотвѣтствуетъ пропускной способности участка Верховцево—

Екатеринославъ—33 товарныхъ поѣзда по 36 ваг. въ сутки, при общемъ вагонооборотѣ $(1.188+1.080) \times 2 = 4536$ ваг. въ сутки.

Съ востока будутъ прибывать транзитные поѣзда, составленные въ Авдѣевкѣ и часть въ Н.-Днѣпровскѣ, причемъ на Пятихатки они пойдутъ въ томъ же составѣ, при тяжелыхъ паровозахъ, а на Долгинцево съ отцѣпкой. (Предѣльные составы на участкѣ Верховцево—Долгинцево 39 ваг. едип., а Верховцево—Екатеринославъ 44 ваг.). Получаемый же изъ Пятихатки и Долгинцево въ сборныхъ поѣздахъ грузъ, ст. Верховцево должна детально разсортировать по назначеніямъ на заводы и отправить за Екатеринославъ въ поѣздахъ дальняго слѣдованія, а до Екатеринослава въ порядкѣ отцѣпокъ по станціямъ. Работу эту необходимо производить именно въ Верховцевѣ, гдѣ грузы съ запада сливаются, такъ какъ въ Пятихаткахъ и Долгинцево въ отдѣльности не можетъ хватить вагоновъ для формировація цѣлыхъ поѣздовъ съ опредѣленнымъ назначеніемъ по заводамъ. Въ настоящее время ст. Верховцево имѣетъ всего 12,97 вер. путей и къ такой работѣ, разумѣется, не приспособлена, и потому для успешнаго выполненія ожидаемыхъ къ 1912 г. перевозокъ, необходимо на пятилѣтіе 1908—1912 гг. предвидѣть въ Верховцево устройство сортировочной станціи для грузовъ, слѣдующихъ съ запада на востокъ. Потребное къ 1912 г. количество путей будетъ:

Для грузового направленія на востокъ	1.188×14 саж.	= 16.632 п. с.
„ пропуска поѣздовъ съ востока,		
смѣны паровозовъ, случайныхъ отцѣ-		
покъ и измѣненія состава	1.080×4 саж.	— 4.320 „ „
		Итого . . 20.952 п. с.

или 41,90 вер.

Имѣется путей около 13 вер., необходимо добавить около 29 вер. Слѣдуетъ при этомъ имѣть въ виду, что соотвѣтственно съ направленіемъ движенія, станція будетъ двухсторонней для востока и запада, существующіе пути придется переложить и для изолированія пассажирскаго движенія отъ товарнаго устройти отдѣльныя вѣтви съ пересѣченіемъ въ разныхъ уровняхъ.

Второй путь примкнулъ къ ст. Верховцево стрѣлкой на главномъ пути, причемъ на нѣкоторомъ протяженіи при подходѣ къ станціи сохранилось однопутное движеніе. Въ виду сего въ 1909 г. требовалось приступить къ переустройству станціи. На приступъ къ работамъ испрашивалось по § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ на 1909 годъ—50.000 руб., и кредитъ былъ отпущенъ.

По § 9 ст. 1 той же смѣты испрашивается на 1910 годъ на продолженіе работъ по развитію ст. Верховцево—60.000 руб., кредитъ отпущенъ.

Работа ст. Верховцево за 1907 и 1908 гг. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.938
Малой скорости	25.995
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	1.794
Отцѣпленныхъ на станціи	1.815
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	515.225
Отцѣпленныхъ на станціи	515.214
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	795.542
Перегружено	122.222
Выгружено	2.062.281
	Всего . . 2.980.045
Продано пассажирскихъ билетовъ 14.596	
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	436
Получено	669
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	1.706
Получено	2.876
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	4.188
Служебныхъ	163.655
Общее поступленіе въ кассу станціи: 88.983 р. 18 к.	
За 1908 годъ:	
Отправлено грузовъ малой скорости	411.138 пуд.
Прибыло	58.524 „
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.928
Малой скорости	22.886
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	2.221
Отцѣпленныхъ на станціи	2.238
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	469.429
Отцѣпленныхъ на станціи	469.547
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	733.930
Перегружено	170.230
Выгружено	1.805.380
	Всего . . 2.709.540

Продано пассажирскихъ билетовъ	24.669
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	499
Получено	661
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	1.777
Получено	3.483
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	3.660
Служебныхъ	150.197

Общія поступления въ кассу станціи: 75.252 руб. 93 коп.

Пакгаузы занимаютъ 76 кв. саж., въ томъ числѣ 12 кв. саж. для большой скорости. Вмѣщаютъ пакгаузы 32 вагона.

Крытыхъ платформъ—36,40 кв. саж. на 18 вагоновъ.

Открытыхъ—52 кв. саж. на 26 вагоновъ.

Временныхъ приспособленій—150 кв. саж. на 75 вагоновъ.

Вагонные вѣсы одни, подъемной силы въ 2.100 пуд., длина площадки 22 ф.,—системы Каца.

При станціи Верховцево имѣется контора начальника 9-го участка службы пути.

По службѣ тяги ст. Верховцево входитъ во 2-й участокъ, имѣется здѣсь оборотное депо на 5 стойлг. Зданіе депо вѣрной формы.

Водоснабженіе на ст. Верховцево коренное.

Ст. Верховцево имѣеть складъ топлива:

Вмѣстимость склада	150 т. пуд.
Мѣсячный расходъ угля:	
для товарныхъ паровозовъ	44 т. пуд.
„ маневровыхъ „	6 „ „

Кромѣ того при станціи Верховцево имѣется врачевный пріемный покой и одноклассная желѣзнодорожная школа съ тремя отдѣленіями.

По осмотрѣ станціи Верховцево подкомиссія отбыла въ Екатеринославъ.

Участокъ Верховцево-Екатеринославъ, по которому слѣдовала подкомиссія, имѣеть протяженіе 66,51 вер., двухпутный блокированъ. Предѣльные подъемы въ нечетномъ направленіи (къ Верховцево) 0,008 при совпаденіи съ кривой $R=300$ с., въ четномъ—0,006 при $R=300$. Предѣльные составы въ нечетномъ направленіи до Сухачевки 36 ваг. при подталкиваніи 50 ваг., отъ Сухачевки до Верховцево 44 вагона, въ четномъ-же направленіи 40 ваг.-ед. Существующая пропускная способность участка въ нечетномъ направленіи 43, а въ четномъ 49 поѣздовъ, изъ коихъ 7 паръ пассажирскихъ поѣздовъ. Среднее дѣйствительное количество поѣздовъ въ максимальный мѣсяць движенія въ

періодъ 1907—1908 гг. было въ нечетномъ направленіи 37, а въ четномъ 39 поѣздовъ, изъ коихъ 7 паръ пассажирскихъ.

Харьковскимъ порайоннымъ комитетомъ на 5-лѣтіе 1908-1912 гг. принять процентъ роста движенія 35% или 7% въ годъ. Тогда потребное въ 1912 г. количество поѣздовъ будетъ:

нечетное направленіе		четное направленіе.	
товарныхъ	$30 \times 1,35 = 40$	поѣзд.	и $32 \times 1,35 = 48$
факульт.	$40 \times 0,15 = 6$	„	„ $43 \times 0,15 = 7$
пассажирскихъ	. . . 8	„	„ 8
Итого . . . 54 поѣзд.		Итого . . . 58 поѣзд.	

Такимъ образомъ, недостатокъ пропускной способности будетъ въ нечетномъ направленіи $54 - 43 = 11$ поѣздовъ и въ четномъ— $58 - 49 = 9$ поѣздовъ.

Съ открытіемъ сквозного движенія по II-й Екатерининской ж. д. 2 пары поѣздовъ будутъ отвлечены съ этого участка (это руда, слѣдующая изъ Долгинцево на Сартану и Таганрогъ на заводы) и недостатокъ пропускной способности будетъ въ нечетномъ направленіи 2, а въ четномъ 7 поѣздовъ.

Усиливать пропускную способность добавленіемъ блокъ-постовъ не представляется возможнымъ, такъ какъ и теперь уже разстояніе между блокъ-постами въ трудныхъ мѣстахъ перегона доходитъ до 4-хъ верстъ.

Смягченіе профиля въ нечетномъ направленіи (къ Верховцево) съ 0,008 до 0,006 невозможно, такъ какъ на перегонѣ Горяиново-Сухачевка протяженіемъ 14,34 вер. имѣется 0,008 подъемовъ 11 вер. или 78% всего перегона, въ четномъ же направленіи подъема 0,006.

Въ виду транзитнаго характера этого участка крайне желательно усилить его пропускную способность, замѣной 8-ми колесныхъ паровозовъ—тяжелыми 10-ти колесными, тѣмъ болѣе, что такими же паровозами предположено обслуживать магистраль Екатеринославъ-Авдѣева, куда преимущественно идетъ руда съ запада и по коей слѣдуетъ на западъ на заводы уголь.

Дѣйствительный средній составъ поѣздовъ былъ 27—28 вагоновъ. Предполагая, что съ введеніемъ на этомъ участкѣ 10-ти колесныхъ паровозовъ средній составъ увеличится до 36 вагоновъ, пропускная способность этого участка увеличится на 75%, и тогда потребное количество поѣздовъ будетъ:

товарныхъ	$40 \times 0,75 = 30$	поѣзд.	и $43 \times 0,75 = 33$
факульт.	$30 \times 0,15 = 5$	„	„ $33 \times 0,15 = 5$
пассажиры. 8	„	„ 8

Итого 43 поѣзд. Итого . . . 46 поѣздовъ.

А, принимая во вниманіе вышеуказанное отвлеченіе 2-хъ паръ поѣздовъ на II-ю Екатерининскую ж. д., необходимая въ 1912 году пропускная способность будетъ 41 поѣздъ въ нечетномъ и 44 въ четномъ направленіи.

При этихъ условіяхъ будетъ запасъ пропускной способности въ нечетномъ направленіи $43 - 41 = 2$ поѣзда и въ четномъ $49 - 44 = 5$ поѣздовъ.

По мнѣнію М. П. С., существующая телеграфная линія на участкѣ Екатеринославъ-Верховцево крайне перегружена проводами. На сторонѣ столбовъ, предоставленной желѣзной дорогѣ, подвѣшено до 12 проводовъ, вслѣдствіе чего они очень сгущены и нижній изъ нихъ находится слишкомъ близко отъ земли. Предполагается устройство 70 вер. новой телеграфной линіи въ 2 провода, для чего необходимо установить 1.750 дубовыхъ столбовъ на сумму 7.455 руб., 140 проводо-версть 6-ти м.м. желѣзной оцинкованной проволоки на сумму 10.936 руб. Поэтому по § 9 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ на 1910 г. испрашивалось 18.391 р. на устройство вышеуказанной линіи. Законодат. учр. кредитъ этотъ исключень.

На слѣдующій день по прибытіи на ст. Екатеринославъ, подкомиссія имѣла соединенныя засѣданія съ совѣтомъ управленія Екатерининской дороги, а также и отдѣльно съ каждой службой.

Засѣданія происходили въ собственномъ помѣщеніи управленія Екатерининской дороги.

Подробное описаніе зданія управленія Екатерининской желѣзной дороги, а также и альбомъ исполнительныхъ чертежей прилагаются къ настоящему журналу.

Все свободное отъ вышеуказанныхъ засѣданій время подкомиссія посвящала осмотру ст. Екатеринославъ.

23-го сентября подкомиссія осматривала пассажирское зданіе ст. Екатеринославъ, товарную станцію, больницу, паровозныя зданія, депо и пр.

Ст. Екатеринославъ.

Ст. Екатеринославъ производитъ сложную работу. Въ Екатеринославѣ находится коренное депо и всѣ транзитные поѣзда имѣютъ здѣсь смѣну паровозовъ и значительную стоянку. Помимо приѣма и отправленія 46 пассажирскихъ и дачныхъ поѣздовъ, ст. Екатеринославъ имѣетъ значительное мѣстное прибытіе до 400 ваг. въ сутки, съ сортировкой груза по пакгаузамъ, казеннымъ и частнымъ складамъ, на Брянскій заводъ и въ Каѣдаки и собственную погрузку до 250 ваг. въ сутки, которые она должна сформировать въ поѣзда. вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду разнаго профиля прилегающихъ участковъ дороги въ Екатеринославѣ производились до введенія тяжелыхъ паровозовъ уменьшеніе и пополненіе составовъ всѣхъ сквозныхъ поѣздовъ дальняго слѣдованія.

Существующее оборудованіе ст. Екатеринославъ не вполне отвѣчаетъ предъявляемой къ ней работѣ. Путей для нынѣшняго движенія достаточно, но приспособленія для сортировки поѣздовъ при дальнѣйшемъ увеличеніи движенія потребуютъ развитія. Ограниченное развитіе сортировочныхъ парковъ и расположеніе депо съ одной стороны вызываетъ пересѣченія главныхъ путей паровозами и вообще недостаточное количество путей для работы съ транзитными поѣздами вызываетъ по временамъ загроможденіе станціи и стоянки поѣздовъ на сосѣднихъ станціяхъ, особенно въ періодъ усиленнаго прибытія пассажирскихъ и дачныхъ поѣздовъ преимущественно съ востока. Главное затрудненіе въ движеніи заключается въ однопутномъ мѣстѣ черезъ р. Днѣпръ, такъ какъ ст. Екатеринославъ, получая поѣзда съ запада, не можетъ выпустить на востокъ ни одного поѣзда, иногда въ теченіе нѣсколькихъ часовъ, а потому въ свободный моментъ отправляетъ поѣздъ, часто не имѣя возможности пополнить составъ или правильно его сформировать въ порядкѣ отцѣпокъ.

По даннымъ Харьковскаго порайоннаго комитета, при ожидаемомъ ростѣ движенія за 1908—1912 г.г. въ 35% наибольшее прибытіе съ двухъ сторонъ составитъ 2.870 ваг. въ сутки. Въ виду этого необходимо предвидѣть дальнѣйшее развитіе станціи Екатеринославъ перенесеніемъ грузового двора и устройства сортировочной въ Н.-Днѣпровскѣ. Тогда существующая станція Екатеринославъ сохранится для пассажирскаго движенія и мѣстнаго товарнаго.

Необходимо имѣть въ виду, что ст. Н.-Днѣпровскъ подобно Екатеринославу окружена заводами и поселками и дальнѣйшаго расширенія не допускаетъ, а потому предполагается вынести новую сортировочную станцію за предѣлы существующей, въ сторону поста—Мостъ, гдѣ имѣется достаточно ровная площадка длиной около 4 вер., свободная отъ построекъ, въ виду чего отчужденіе ея не вызоветъ чрезмѣрныхъ затратъ.

Работа станціи Екатеринославъ за 1907 и 1908 г.г. выразилась слѣдующими цифрами.

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	14.154
Малой скорости	37.472
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	77.953
Отцѣпленныхъ на станціи	78.944
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	530.872
Отцѣпленныхъ на станціи	530.862
Количество поданныхъ на частныя вѣтви и за-	
воды	1.449

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	12.765.974
Перегружено	1.294.646
Выгружено	31.990.422
	Всего 46.051.042
Продано пассажирскихъ билетовъ 371.357	
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	49.464
Принято	32.203
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	113.040
Получено	138.588
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	74.401
Служебныхъ	732.764
Общее поступленіе въ кассу станціи: 9.031.690 руб. 65 коп	
За 1908 годъ:	
Прибыло грузовъ малой скорости	8.395.268 пуд.
Отправлено " " "	17.619.054 "
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	14.685
Малой скорости	33.246
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	82.530
Отцѣпленныхъ на станціи	83.579
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	487.074
Отцѣпленныхъ на станціи	488.039
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы 852	
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	11.770.770
Перегружено	1.150.730
Выгружено	29.840.550
	Всего 42.762.050
Продано пассажирскихъ билетовъ 388.236	
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	46.531
Получено	38.727
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	116.292
Получено	122.711

Передано телеграммъ:

Частныхъ 67.425
Служебныхъ 588.008

Общее поступленіе въ кассу станціи: 9.663.562 руб.

Начальникъ станціи Екатеринославъ представилъ Предсѣдателю подкомиссіи слѣдующій рапортъ:

22-го сентября къ 8-ми часамъ утра подано подъ выгрузку частныхъ навалочныхъ грузовъ и хлѣба 31 вагонъ, сборныхъ 51 вагонъ, казенныхъ грузовъ 33 вагона, а всего 115 ваг.

Подано подъ нагрузку муки и отрубей 20 вагоновъ, лѣса 45 вагоновъ, сборныхъ грузовъ 35 вагоновъ, казеннаго 6 вагоновъ, а всего 106 вагоновъ.

Съ 12 час. ночи до 8 час. утра прибыло: поѣздовъ товарныхъ съ востока 10, отправлено на востокъ 9; съ запада прибыло 5, отправлено 9; изъ Горяиново прибылъ 1, отправленъ 1; изъ Кайдаки прибылъ 1, отправленъ 1.

За отчетное число выгружено навалочныхъ частныхъ грузовъ 40 вагоновъ, казенныхъ 27 вагоновъ, разсортировано и выгружено 70 вагоновъ.

Погружено частныхъ грузовъ: лѣса 40 вагоновъ, муки и отрубей 19 вагоновъ, сборныхъ грузовъ 45 вагоновъ, казеннаго 6 вагоновъ, всего по 564 отправкамъ погружено 76.703 пуда.

Поступило выручки въ кассу за операціи по перевозкѣ грузовъ малой, большой, пассажирской скоростей и багажа 14.989 р. 17 коп., за продажу пассажирскихъ билетовъ 3.137 руб. 84 коп., а всего поступило выручки за отчетныя сутки 18.127 руб. 1 коп.

Оборотъ поѣздовъ въ среднемъ: отправляется товарныхъ на востокъ въ сутки 25, пассажирскихъ 7, дачныхъ 9, столько же и прибываетъ, итого 41 пара поѣздовъ, при усиленномъ движеніи до 50 паръ; на западъ отправляется и прибываетъ по 20 товарныхъ, 5 пассажирскихъ и 2 дачныхъ, а всего 27 паръ при усиленномъ движеніи до 32 паръ; Кайдаки 1 пара поѣздовъ, Александровскій заводъ-Горяиново 4 пары товарныхъ.

Оборотъ вагоновъ въ среднемъ въ сутки выражается до 3.000 вагоновъ, при усиленномъ движеніи до 4.000 вагоновъ.

Простой вагоновъ на станціи съ проходящими грузами выражается отъ 2-хъ до 6-ти часовъ, необходимое время для смѣны паровозовъ, кондукторскихъ бригадъ, технического осмотра и пересоставленія поѣздовъ.

Грузовыя помѣщенія (пакгаузы) достаточны.

Для склада товаровъ имѣется 765 кв. саж. открытыхъ платформъ и 650 кв. саж. крытыхъ пакгаузовъ; для навалочныхъ грузовъ имѣются спеціальныя пути съ вымощенными вокругъ ихъ площадками; для ссыпки хлѣба—каменное двухъэтажное зернохранилище, съ внутренней площадью въ обонхъ этажахъ 370 кв. саж.

Имѣется двое вагонныхъ вѣсовъ: одни подъемной силы 3.000 пудовъ, съ длиною площадки 36 фут., и другіе—2.100 съ 22 фут. площадкой; тѣ и другіе системы Фербенксъ.

По службѣ тяги станція Екатеринославъ относится ко 2-му участку. Границы участка идутъ: Екатеринославъ-Кассиновка и Екатеринославъ-Вишневецкая.

Изъ Екатеринославскаго депо производится обслуживаніе паровозами пассажирскихъ поѣздовъ въ слѣдующихъ предѣлахъ: Екатеринославъ-Пятихатки-Долгинцево, Екатеринославъ-Долгинцево-Кривой-Рогъ-Долинская, Екатеринославъ-Чаплино-Авдѣевка-Харцызскъ.

Товарные поѣзда обслуживаются въ слѣдующихъ предѣлахъ: Екатеринославъ-Пятихатки и Екатеринославъ-Чаплино.

Екатеринославскому основному депо подчинены слѣдующія оборотныя: Верховцево, Запорожье и Синельниково.

Къ Екатеринославскому депо приписано 227 (229) паровозовъ, 270 пассажирскихъ вагоновъ и 17 водокачекъ.

Пробѣгъ паровозовъ за 1908 годъ выразился въ 6.827.128 паровозо-верстъ.

Депо выстроено на мѣстѣ находившагося здѣсь инвалиднаго дома фабричныхъ рабочихъ; депо занимаетъ площадь въ 5 десятинъ, при 1.900 кв. саж. крытыхъ помѣщеній: одно паровозное зданіе занимаетъ прямоугольный паровозный сарай на 27 стойлъ служить преимущественно мастерскими для средняго ремонта.

Подымають около 7 паровозовъ.

Выпускають 18 паровозовъ въ мѣсяць.

Другое паровозное зданіе приспособлено своеобразной пристройкой (жельзобетонной) со стороны поворотнаго круга для 26 стойлъ „китайцевъ“.

Въ виду поступленія въ Екатеринославское депо товарныхъ паровозовъ новаго типа о $\frac{4}{5}$ осяхъ, длинныхъ, которые не помѣщаются въ старое зданіе, по § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 1909 года отпущенъ кредитъ на удлиненіе 26 стойлъ въ суммѣ 13.000 руб., на каковую сумму означенныя работы производятся.

Въ связи съ поступленіемъ паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ явилась необходимость испросить кредитъ на 1910 годъ по § 9 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ въ 35.000 руб. на приобрѣтеніе и установку одного комплекта вѣсовъ для взвѣшивания паровозовъ, такъ какъ за неимѣніемъ таковыхъ вѣсовъ при выпускѣ паровозовъ изъ капитальнаго ремонта распределеніе давленія на оси не провѣрялось.

Вагоны подвергаются періодическому осмотру и производится текущій ремонтъ; періодическому осмотру подвергаются 18 пассаж. вагоновъ въ мѣсяць.

На станціи Екатеринославъ по лѣвую сторону пути на про-

странствѣ около 10 десятинъ расположены главныя паровозныя мастерскія Екатерининской дороги, прекрасно обставленныя зданіями и снабженныя рядомъ новѣйшихъ усовершенствованій въ дѣлѣ ремонта паровозовъ за исключеніемъ кузнечнаго цеха и старой сборной, которые со временемъ потребуютъ кореннаго переустройства. Эти мастерскія служатъ, кромѣ ремонта паровозовъ и тендеровъ, также для капитальныхъ исправленій постоянныхъ машинъ и котловъ водокачекъ и многихъ иныхъ подобныхъ издѣлій для нуждъ дороги.

Открытыя въ іюлѣ 1884 года скоро послѣ начала эксплуатаціи дороги, мастерскія занимали первоначально небольшую площадь—3.286 кв. саж. и служили также для ремонта вагоновъ. Но въ настоящее время, съ увеличеніемъ подвижнаго состава дороги, въ этихъ мастерскихъ ремонтъ вагоновъ не производится; все вагонное дѣло съ іюля 1898 года переведено въ самостоятельныя мастерскія при станціи Н.-Днѣпровскѣ. Подробное техническое описаніе главныхъ Екатеринославскихъ мастерскихъ прилагается особо.

Въ мастерскихъ производится капитальный ремонтъ 152 (160) паровозовъ, своихъ и чужихъ. Могутъ пропустить до 180 паровозовъ.

Паровозовъ безъ тендеровъ можетъ помѣститься одновременно 58 штукъ.

Подкомиссіей было усмотрѣно недостаточное оборудованіе мастерскихъ подъемными механизмами.

Паровыхъ молотовъ 5, изъ нихъ одинъ въ двѣ тонны. Начальникъ мастерскихъ доложилъ подкомиссіи, что хотя въ паровыхъ молотахъ имѣется надобность, но онъ готовъ отказаться отъ молотовъ, если будутъ даны пожницы и прессы.

Среднее годовое число мастеровыхъ и рабочихъ—1.880 человекъ.

Въ среднемъ паровозъ ремонтируется 140 дней.

Имѣется особое отдѣленіе для заготовленія трубъ—150.000 въ годъ.

Все станки и механизмы въ мастерскихъ (за небольшими исключеніями) приводятся въ движеніе электричествомъ.

Центральная станція заключаетъ въ себѣ три пародинамомашины, каждая по 187,5 килоуатъ и 5 котловъ. Эта станція даетъ энергію также для освѣщенія мастерскихъ, путей ст. Екатеринославъ, Днѣпровскаго моста, дома управленія, больницы и прочихъ железнодорожныхъ сооружений въ предѣлахъ станціи.

Водоснабженіе ст. Екатеринославъ вполне достаточное, мощность источника неограниченная.

Водонапорная башня при станціи Екатеринославъ съ высотой напора 17 саж. доставляетъ воду по всей станціи, въ депо, мастерскія, жилые дома и пр.

По осмотръ паровозныхъ мастерскихъ подкомиссія посѣтила больницу.

Больница устроена цѣлесообразно и обширная.

Въ 1905 году на станціи Екатеринославъ была выстроена и открыта новая больница на 30 кроватей. Эта больница помѣщается въ одноэтажномъ деревянномъ зданіи корридорнаго типа съ боковымъ корридоромъ общей площадью 166,73 кв. саж. Собственно подъ палаты отведено 63,09 кв. саж., откуда на одну кровать приходится 5,60 кв. саж. отъ всего помѣщенія и 2 кв. саж. площади пола помѣщенія палатъ. Высота потолковъ въ 1,6 саж.; объемъ воздуха на каждую кровать 4 куб. саж. Въ этой больницѣ имѣется отдѣльная операціонная, перевязочная, отдѣльная комната для стерилизаціи, комната для посѣтителей, 3 ваннхъ комнаты и два теплыхъ ватерклозета. Естественное освѣщеніе больницы вполне удовлетворительно и площадь пола относится къ площади свѣта въ палатахъ, какъ 1:5, а въ операціонной, имѣющей верхній свѣтъ, площадь свѣта относится къ площади пола, какъ 1:3. Во внутренней отдѣлкѣ помѣщенія этого зданія приняты всѣ мѣры къ опрятному его содержанию; стѣны во всѣхъ палатахъ и корридорахъ выбѣлены, панели на высоту одной сажени выкрашены масляной краской; углы соприкосновенія стѣнъ между собою и потолкомъ закруглены, стѣны и печи не имѣютъ никакихъ карнизовъ, печи доведены до потолка во избѣжаніе накопленія въ нихъ пыли. Полы во всѣхъ палатахъ деревянные крашенные, въ операціонной, перевязочной, корридорахъ, ваннхъ и ватерклозетахъ полы выстланы беренгеймскими плитами. Отапливается больница голландскими печами, имѣется искусственная вентиляція при помощи вытяжныхъ трубъ съ низовыми подогревателями. Больничныя помѣщенія снабжаются днѣпровской водой и освѣщаются электричествомъ. При больницѣ имѣются службы: кухня и необходимыя кладовки при ней. Больница оборудована мебелью, приспособленной къ чистому содержанию и обеззараживанію; вся мебель операціонной комнаты сдѣлана желѣзная со стеклянными досками.

Далѣе подкомиссія перешла къ осмотру матеріальнаго склада.

Главный складъ обладаетъ хорошимъ дворомъ и прекрасными крытыми помѣщеніями для матеріаловъ.

Склады въ порядкѣ и матеріалы снабжены ярлыками, обозначающими приходъ и расходъ. Произведено было обзорніе порядка расходованія по требованіямъ и запесенія въ книги.

Главный складъ занимаетъ площадь $3\frac{1}{4}$ десятины.

Угольный складъ занимаетъ площадь 6 десятинь.

Вмѣстимость склада—600 т. пудовъ.

Мѣсячный расходъ топлива:

для пассажирскихъ паровозовъ	94 т. пудовъ.
„ товарныхъ „	130 „ „
„ маневровыхъ „	30 „ „

Затѣмъ подкомиссія возвратилась къ пассажирскому вокзалу и приступила къ осмотру его.

Станція Екатеринославъ, единственная станція 1-го разряда на Екатерининской дорогѣ, занимаетъ площадь 75 десятинъ; она расположена въ низкой болотистой мѣстности, которая для желѣзнодорожныхъ построекъ была засыпана землей до 2-хъ и болѣе аршинъ.

Пассажирское зданіе 2-хъ этажное, каменное съ подвальнымъ помѣщеніемъ.

Общая площадь помѣщеній—568 кв. саж.

Большая часть 1-го этажа этого зданія отведена подъ помѣщеніе пассажировъ и меньшая часть подъ контору начальника станціи, телеграфъ и другія служебныя помѣщенія. Въ первомъ этажѣ для пассажировъ I и II кл. отведено двѣ комнаты съ площадью 45,36 кв. саж., для пассажировъ III кл. отведена одна комната, съ площадью 47,00 кв. саж., багажное помѣщеніе занимаетъ площадь 28,06 кв. саж. и всѣ другія служебныя помѣщенія 28,72 кв. саж.

Помѣщеніе I и II кл. тѣсно для имѣющагося пассажирскаго движенія; входныя и выходныя двери расположены такъ неудачно, что образуется сильный сквознякъ.

При залѣ I и II класса имѣются отдѣльныя мужская и дамская уборныя, неудобныя, тѣсныя и въ грязномъ состояніи. Помѣщенія, отведенное для пассажировъ I, II и III кл., не соотвѣтствуютъ предъявленнымъ къ нимъ требованіямъ, ибо они слишкомъ малы, поэтому въ ожиданіи поѣздовъ все помѣщеніе бываетъ крайне переполнено пассажирами. Особое переполненіе наблюдается въ часы прихода и отправленія одновременно нѣсколькихъ поѣздовъ. Управленіемъ дороги сознава давно необходимость расширенія и улучшенія этого помѣщенія. Осуществленіе этого расширенія откладывается по финансовымъ соображеніямъ. Служебныя помѣщенія также не соотвѣтствуютъ предъявляемымъ требованіямъ, недостаточно и неудобно расположены, такъ какъ они тѣсны. Второй этажъ частью отведенъ подъ жилое помѣщеніе, частью же подъ служебное помѣщеніе. Подъ жилое помѣщеніе отведено 13 комнатъ, съ площадью 52,92 кв. саж., и подъ служебныя помѣщенія 9 комнатъ, съ площадью 43,46 кв. саж. Подвальный этажъ этого зданія въ прежнее время былъ отведенъ подъ помѣщеніе для рабочихъ, что представляло крайнее неудобство, такъ какъ это содѣйствовало загрязненію какъ самого пассажирскаго зданія, такъ и сосѣдней съ нимъ площади. Въ послѣднее время въ подвальномъ этажѣ находятся дежурная жандармовъ, цейхгаузъ жандармовъ и кухня буфета I кл. Ото-

пление пассажирскаго зданія центральное водяное, вентиляція искусственная, естественное освѣщеніе неудовлетворительно. Для искусственнаго освѣщенія служитъ электричество.

Билетная касса помѣщается вмѣстѣ съ багажнымъ отдѣленіемъ, гдѣ хранится ручной багажъ, причѣмъ черезъ багажное отдѣленіе свободно допускается проходъ вѣзмъ на перронъ.

По осмотрѣ станціи Екатеринославъ подкомиссія посѣтила ст. Нижне-Днѣпровскъ.

Станція Нижне-Днѣпровскъ.

По прибытіи подкомиссіи на станцію Нижне-Днѣпровскъ начальникъ станціи представилъ Предсѣдателю подкомиссіи слѣдующій рапортъ:

За 23 сентября 1909 г. прибыло частныхъ грузовъ разныхъ 41 вагонъ, казеннаго 18 вагоновъ, всѣ разгружены.

Принято къ отправленію: казеннаго—10 вагоновъ, частнаго—18 вагоновъ, преимущественное направленіе груза—на Южныя дороги.

За 1908 г. прибыло и выгружено 19.265 вагоновъ, грузъ состоялъ, по большей части, изъ угля и желѣза. Нагружено 14.051 вагонъ; грузъ состоялъ изъ желѣза, чугуна и лѣса; преимущественное направленіе на Южныя и Юго-Запажныя дороги.

Сдано въ вагонныя мастерскія вагоновъ для ремонта 13.318 и для оборудованія 2.570. Выпущено мастерскими отремонтированныхъ вагоновъ 12.908 и оборудованныхъ 2.570.

Поступило въ кассу денегъ 1.702.216 руб. 55 коп.

Работа станціи Нижне-Днѣпровскъ за 1907 и 1908 г.г. выразилась слѣдующими цифрами:

За 1907 годъ:

Поездовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости 12.408

Малой скорости. 20.914

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи. 135

Отцѣпленныхъ на станціи. 134

Количество товарныхъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 53.815

Отцѣпленныхъ на станціи. 53.835

Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя

вѣтви и заводы 948

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено. 5.605.444

Перегружено 36.442

Выгружено 11.187.460

Всего. . . 16.829.346

Продано пассажирскихъ билетовъ	29.765
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано.	2.427
Получено.	2.161
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано.	17.680
Получено.	20.871
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	5.993
Служебныхъ	86.638
Общее поступленіе въ кассу станціи 1.447.100 руб. 13 коп.	
За 1908 годъ:	
Отправлено грузовъ малой скорости	4.155.546 пуд.
Прибыло " " "	11.555.843 "
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	12.396
Малой скорости.	18.097
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	76
Отцѣпленныхъ на станціи	76
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	52.490
Отцѣпленныхъ на станціи.	52.560
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы	10.303
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено.	7.372.980
Перегружено.	75.435
Выгружено.	13.047.310
	<hr/>
Всего.	20.495.825

Продано пассажирскихъ билетовъ	43.797
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано.	1.595
Получено.	1.503
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано.	24.084
Получено.	22.885
Передано телеграммъ:	
Частныхъ.	3.567
Служебныхъ	92.323

Общее поступленіе въ кассу станціи 1.769.429 руб. 48 коп.

На ст. Нижне-Днѣпровскъ имѣются: 111 кв. саж. пакгаузовъ на 37 вагоновъ, 80,80 кв. саж. крытыхъ платформъ на 26 вагоновъ, 393 кв. саж. открытыхъ платформъ на 131 вагонъ.

Затѣмъ подкомиссія приступила къ осмотру главныхъ вагонныхъ мастерскихъ. Описаніе Нижне-Днѣпровскихъ мастерскихъ помѣщается вмѣстѣ съ описаніемъ Екатеринославскихъ мастерскихъ.

На станціи Нижне-Днѣпровскъ подкомиссіей была получена вѣдомость о переработкѣ грузовъ, затраченной рабочей силѣ и стоимости переработки Нижне-Днѣпровскаго главнаго склада за 7 мѣсяцевъ 1908 и 1909 г.г. (съ января по іюль включительно).

	1908 годъ.	1909 годъ.
Прибыло и отправлено грузовъ.	1.487.658	1.613.090
Число рабочихъ дней, затраченныхъ на переработку грузовъ.	7.955	3.449
На одинъ рабочий день пудовъ.	179	470
Стоимость одного пуда.	0,60	0,20
Уплочено рабочимъ, дѣйствительно принимавшимъ участіе въ выработкѣ по табелямъ и сдѣльно.	7.524 р. 19 к.	3.295 р. 90 к.
Уплочено мѣсячнымъ рабочимъ.	3.164 „ — „	2.998 „ 72 „
Всего уплочено поденнымъ, мѣсячнымъ, сдѣльнымъ рабочимъ матеріальн. и лѣсн. склада.	16.497 „ — „	9.754 „ 26 „

Примѣчанія: 1) За семь мѣсяцевъ поступило грузовъ болѣе 125.432 пуд.; 2) на переработку затрачено менѣе 4.506 рабочихъ дней; 3) выработано болѣе на 1 рабочий день 291 пуд.; 4) стоимость 1.000 пуд. обошлась менѣе на 4 рубля; 5) израсходовано на оплату рабочихъ, принимавшихъ дѣйствительное участіе въ переработкѣ менѣе на 4.228 р. 29 к.; 6) всего по всѣмъ работамъ склада израсходовано менѣе на 6.742 руб. 74 коп. и 7) израсходовано менѣе противъ ассигнованія на 2.845 руб. 74 коп. и на возстановленіе кредита поступило 1.064 руб. 57 коп. — слѣдовательно, сбереженія 3.910 руб. 31 коп.

Матеріальный складъ.

Затѣмъ подкомиссія посѣтила главный складъ матеріальной службы, гдѣ была получена справка по этому складу отъ помощника контролера Государственнаго Контроля Екатеринбургской желѣзной дороги.

Справка эта даетъ слѣдующія свѣдѣнія:

Залежавшихся матеріаловъ, согласно акта комисіи отъ 21-го сентября сего года, назначенной начальникомъ дороги, по докладу начальника матеріальной службы отъ 15/V, въ виду возбужденнаго контролемъ вопроса о залежахъ, на складѣ имѣется на сумму 113.017 р. 54 коп.

Означенные матеріалы раздѣлены:

- 1) На матеріалы, которые должны быть израсходованы дорогою на сумму 44.915 р. 29 коп.
- 2) Матеріалы, годные, но имѣющіеся въ большемъ количествѣ (излишекъ) 38.995 „ 49 „
- 3) Матеріалы, годные, но для Екатерининской ж. д. не нужные (упраздненный типъ) . . 21.698 „ 81 „
- 4) Матеріалы, негодные для дѣла (ломъ) . . 7.407 „ 95 „

Залежи матеріаловъ образовались какъ вслѣдствіе конструктивныхъ измѣненій, такъ, главнымъ образомъ, вслѣдствіе несоотвѣтствія заказовъ съ дѣйствительною ихъ потребностью; такъ, на примѣръ, брусья желѣзные разныхъ размѣровъ съ 1898 г. на сумму 15.945 руб. 53 коп., желѣзо тавровое разныхъ размѣровъ съ 1908 г. въ количествѣ 3.357 пуд. на сумму 8.395 руб. при расходѣ 16 пудовъ. Гвозди проволочные мѣдные 26 п. 27 ф. съ 1901 г. на сумму 622 р. 39 коп., расхода нѣтъ. Никель въ листахъ съ 1906 г. на сумму 1907 р. 18 коп. при расходѣ одного листа на 45 руб. Бобрикъ оливковый съ 1905 г. 200 арш. на сумму 435 р. 90 к., расхода нѣтъ.

Въ актъ не вошли еще поступившіе на дорогу въ 1906 г. по заказу управленія ж. д. тормазные аппараты съ тройниками 840 шт. на сумму 64.777 руб. 40 коп., расходъ только въ текущемъ году 35 шт., а также нѣкоторые предметы и матеріалы, взятые со склада службами-потребительницами въ періодъ дѣйствія комиссіи, и матеріалы, поступившіе на складъ въ періодъ 1906-1908 г.г., хотя и расходующіеся, но въ количествѣ, несоотвѣтствующемъ поступленію, какъ на примѣръ, доски сосновыя, обзолыныя 14 фут. \times $3\frac{3}{4}$ \times 2, въ количествѣ 101.119 шт., расходъ 16.532 шт. остается на сумму 45.710 руб. 46 коп. Такихъ матеріаловъ исключено изъ вѣдомости на сумму до 70.000 руб.

Сортовыхъ книгъ на складъ 61, изъ которыхъ 39 книгъ ведется по количеству безъ суммы (матеріалы, имѣющіе номенклатурныя цѣны) и 22 по количеству и суммѣ (наприм., запасныя части и друг. предметы, записанные подъ общимъ № номенклатуры безъ ассортимента).

За каждый мѣсяць складомъ доставляются въ управленіе матеріальной сл. вѣдомости (на особомъ бланкѣ) о приходѣ и расходѣ матеріаловъ по каждому отдѣльно, съ указаніемъ количества или вѣса и суммы, что представляетъ собою мѣсячный отчетъ по складу.

Наличность склада бываетъ отъ 1.500.000 до 2.300.000 руб.

Личный составъ состоитъ изъ завѣдывающаго складомъ, его помощника, 1 старшаго счетовода, 1 счетовода и 15 конторщиковъ.

Складъ раздѣленъ на 6 отдѣленій по роду матеріала.

Въ отдѣленіи имѣется 1 прихода-расход. и 1 помощникъ за исключеніемъ 5-го отд., гдѣ два помощника (лѣсъ).

Штатныхъ рабочихъ 15 человекъ, въ помощь при отдѣленіяхъ, а также для поѣздки съ раздатчиками матеріаловъ на линію.

Поденныхъ рабочихъ 12—14 человекъ. Такое незначительное количество при нагрузкѣ и выгрузкѣ въ 1.613.090 пуд. (въ теченіе первыхъ 7 мѣсяцевъ) объясняется тѣмъ, что въ текущемъ году въ видѣ опыта установлена премія за 100 пуд. нагрузки или выгрузки сначала 10 коп., а потомъ увеличена до 15 коп. Поденная же плата уменьшена съ 90 коп. до 60 к.

Установленіе преміи какъ облегчило надзоръ за рабочими, такъ и увеличило продуктивность работы, что выразилось въ томъ, что въ 1908 г. нагрузка или выгрузка 1.000 пудовъ обходилась 6 руб., теперь же только 2 руб., не вызвавъ увеличенія расхода на учетъ рабочей силы.

На лѣсномъ дворѣ (5 отд.) работаютъ отдѣльно 2 партіи рабочихъ, получающихъ плату отъ кубическаго фута и дюйма по особой расцѣнкѣ, которая съ 1909 г. также уменьшена на 30%.

26-го сентября въ 7 час. 5 мин. пополудни подкомиссія прибыла изъ Екатеринослава въ Бердянскъ.

Объ участкахъ Екатеринославъ-Нижне-Днѣпровскъ и Н.-Днѣпровскъ-Синельниково слѣдуетъ отмѣтить:

Протяженіе участка 5,07 вер.

Участокъ Н.-Днѣпровскъ-постъ Амурь двухпутный, а Амурь-Екатеринославу, протяженіемъ 2,35 вер. однопутный, съ мостомъ черезъ рѣку Днѣпръ. Участокъ блокированъ, существующая пропускная способность въ нечетномъ направленіи 45 товарныхъ и 17 пассажирскихъ и дачныхъ, а всего 62 поѣзда, а въ четномъ 44 товарныхъ и 15 пассажирскихъ и дачныхъ, а всего 59 поѣздовъ. При предѣльномъ составѣ—въ 36 вагоновъ и 8-ми колесныхъ пормальныхъ паровозахъ.

Являясь единственнымъ перерывомъ двухпутной магистраліи Авдѣевка-Пятихатки, главной артеріи Екатеринославской желѣзной дороги для руды и, частью, для угля, однопутный мостъ черезъ Днѣпръ представляетъ серьезныя затрудненія для развитія пропускной способности этого участка дороги до надлежащихъ размѣровъ.

По свѣдѣніямъ Харьковскаго поріаоннаго комитета, среднее суточное количество поѣздовъ въ мѣсяцъ максимальнаго движенія въ 5-лѣтіе 1903-1907 г.г. было въ нечетномъ направленіи (къ Екатеринославу) 33 товарныхъ и 17 пассажирскихъ и дачныхъ, а всего 50 поѣздовъ и въ четномъ 39 товарныхъ и 15 пассажирскихъ и дачныхъ, а всего 54 поѣзда безъ факультатива. Считаая, что факультативъ при однопутномъ движеніи черезъ мостъ долженъ составлять не менѣе 20% при 44 поѣздахъ $44 \times 0,20 = 9$ поѣздовъ, можно считать обезпеченнымъ пропускъ $44 - 9 = 35$

поѣздовъ въ четномъ и $45-9=36$ поѣздовъ въ нечетномъ направленіи (кромѣ пассажирскихъ и дачныхъ).

Имѣя въ виду, что въ Н.-Днѣпровскѣ находятся вагонныя мастерскія, куда передаются въ ремонтъ больные вагоны, прибывшіе съ запада, причемъ количество такихъ передачъ отъ одной до двухъ въ сутки, съ другой же стороны коренное депо находится въ Екатеринославѣ, откуда приходится пересылать черезъ мостъ значительное количество резервныхъ паровозовъ какъ для станціонныхъ маневровъ, такъ и для подталкиванія поѣздовъ отъ Вишневецкое до Синельниково, причемъ среднее количество резервныхъ паровозовъ до 3 паръ въ сутки, фактически товарныхъ поѣздовъ пропускается въ среднемъ не болѣе 31 поѣзда въ четномъ и 32 поѣзда въ нечетномъ направленіи. Наибольшее количество груженыхъ вагоновъ, пропущенныхъ черезъ мостъ, составляло отъ 750 до 800 въ сутки. Предполагая, что всѣ поѣзда пойдутъ въ предѣльномъ составѣ 36 ваг.-ед., максимальное теоретическое количество вагоновъ, могущихъ быть пропущенными черезъ мостъ, достигнетъ въ среднемъ въ четномъ направленіи (къ Авдѣевкѣ) $36 \times 31 = 1.116$ ваг.

Въ виду сего размѣръ вывоза руды изъ западнаго района на востокъ ограничивался до сего времени пропускной способностью моста.

Съ другой стороны участокъ Н.-Днѣпровскѣ-Екатеринославъ сильно обремененъ пассажирскими и дачными поѣздами, которыхъ въ нечетномъ направленіи 17, а въ четномъ 15, въ томъ числѣ 7 паръ пассажирскихъ и $\frac{10}{8}$ дачныхъ.

Дачные поѣзда служатъ сообщеніемъ города Екатеринослава съ поселкомъ Амурь, на лѣвомъ берегу Днѣпра, являющимся пригородомъ города Екатеринослава и густо заселеннымъ какъ желѣзнодорожными служащими, такъ и рабочими прилегающихъ металлургическихъ заводовъ.

Практика показала, что существующее количество дачныхъ поѣздовъ недостаточно, а въ виду непрерывнаго роста населенія поселка и во избѣжаніе бесплатнаго проѣзда съ товарными поѣздами, необходимо предвидѣть на 5-лѣтіе 1908—1912 г.г. увеличеніе количества дачныхъ поѣздовъ до 15/13 или на 5 паръ.

При ожидаемомъ ростѣ движенія на участкѣ Верховцево—Авдѣевка 35% въ 5-лѣтіе, или по 7% въ годъ, потребное въ 1912 году количество поѣздовъ будетъ:

нечетное направленіе.	четное направленіе.
товарныхъ $33 \times 1,35 = 45$ поѣзд.	$39 \times 1,35 = 53$ поѣзд.
факульт. $45 \times 0,25 = 11$ „	$53 \times 0,25 = 13$ „
пассажир. и дачныхъ 12 „	20 „
<hr/>	
Итого 78 поѣздовъ	86 поѣздовъ.

Для поднятія пропускной способности необходимо этотъ участокъ обслуживать тяжелыми 10-ти колесными паровозами. Средній составъ поѣздовъ въ мѣсяцъ максимальнаго движенія въ пятилѣтіе 1903—1907 г.г. былъ 31,2 ваг. въ нечетномъ и 27,5 ваг. въ четномъ направленіи при предѣльномъ въ 36 ваг.

Пониженіе дѣйствительныхъ среднихъ составовъ почти на $100 \left(\frac{36 - 27,5}{36} \right) \% = 25\%$ объясняется съ одной стороны тѣмъ, что съ расчетомъ включены и резервные паровозы, считанные какъ поѣзда, и невыдѣленіемъ вагоновъ большой подъемной силы, съ другой же стороны, недостатокъ путей на конечныхъ станціяхъ Долгинцево и Пятихатки, формирующихъ поѣзда, прибывающіе съ двухъ направленій, и главнымъ образомъ невозможностью приспособить ст. Екатеринославъ для формировація полныхъ транзитныхъ поѣздовъ, въ виду чего станція вынуждена отправлять поѣзда не въ полномъ составѣ и (поѣзда, прибывающіе изъ Верховцево, имѣютъ значительныя отцѣпки въ Тритузной и Горяиновѣ), лишь бы освободить пути, особенно въ періоды усиленнаго прибытія и отправленія пассажирскихъ и дачныхъ поѣздовъ.

Полагая, что съ надлежащимъ развитіемъ вышеуказанныхъ станцій и при тяжелыхъ паровозахъ, средній составъ увеличится до 36 ваг.-ед. при предѣльномъ въ 44 ваг.-ед., пропускная способность участка увеличится въ нечетномъ направленіи на $\frac{36 - 31,2}{31,2} = 15\%$, а въ четномъ на $\frac{36 - 27,5}{27,5} = 30\%$ и тогда потребное къ 1912 г. количество поѣздовъ будетъ:

нечетное направленіе.		четное направленіе.	
товарныхъ	$45 \times 0,85 = 39$ поѣзд.	$53 \times 0,70 = 38$ поѣзд.	
факульт.	$39 \times 0,25 = 10$ „	$38 \times 0,25 = 10$ „	
пассажир. и дачныхъ	22 „	20 „	
Итого 71 поѣздъ.		68 поѣздовъ.	

Недостатокъ пропускной способности $71 - 62 = 9$ и $68 - 59 = 9$ поѣздовъ.

Такимъ образомъ и при тяжелыхъ паровозахъ требуемая пропускная способность участка не можетъ быть удовлетворена.

А принимая во вниманіе, что при 22 пар. пассажирскихъ и дачныхъ поѣздовъ, передачахъ больныхъ вагоновъ въ Нижне-Днѣпровскъ и пробѣгѣ резервныхъ паровозовъ, пропускъ 71/68 поѣздовъ по однопутному участку весьма затруднителенъ даже и при блокировкѣ, такъ какъ максимальный промежутокъ между прибытіемъ и отправленіемъ поѣзда составляетъ всего $\frac{1.440}{13} = 110$ минутъ, включая и сношенія между блокъ-постами, что незначительныя замѣшательства ведутъ уже къ полному нарушенію движенія на всей линіи и быстро возстановить правильное дви-

женіе чрезвычайно трудно, слѣдуетъ сказать, что пропускная способность при однопутномъ мостѣ обезпечена быть не можетъ а потому на 5-лѣтіе 1908—1912 г.г. необходимо предвидѣть постройку второго моста черезъ Днѣпръ.

Одновременно съ симъ необходимо имѣть въ виду и надлежащее развитіе западныхъ сортировочныхъ станцій, такъ какъ безъ этого ожидать улучшенія составовъ поѣздовъ и использование полной провозной способности перегона нельзя. Вопросъ объ устройствѣ второго моста черезъ Днѣпръ комиссіей инженера Кетрица оставленъ былъ открытымъ и въ 5-лѣтіе 1907—1911 г.г. не включенъ.

Участокъ Синельниково—Нижне-Днѣпровскъ.

Протяженіе 39,54 вер.

Участокъ двухпутный блокированъ. Предѣльные подъемы въ нечетномъ направленіи (къ Нижне-Днѣпровску) 0,006 на прямомъ, а въ четномъ (къ Синельниково) 0,008 при совпаденіи съ кривой $R = 300$ саж. предѣльные составы въ нечетномъ направленіи (къ Екатеринославу) 46 вагоновъ, въ четномъ 36 ваг. Существующая пропускная способность участка въ нечетномъ направленіи 52, а въ четномъ 51 поѣздъ, въ томъ числѣ 7 паръ пассажирскихъ.

Среднее суточное количество поѣздовъ въ мѣсяцъ наибольшаго движенія въ періодъ 1903—1907 г.г. составляло: въ нечетномъ направленіи 33 товарныхъ и 7 пассажирскихъ, а всего 40 поѣздовъ, въ четномъ направленіи 39 товарныхъ, 7 пассажирскихъ, а всего 46 поѣздовъ.

При ожидаемомъ увеличеніи движенія по участку въ 5-лѣтіе 1908—1912 г.г. на 35%, или по 7% въ годъ, какъ и для предыдущаго участка, потребное въ 1912 году количество поѣздовъ будетъ:

нечетное направленіе.		четное направленіе.	
товарныхъ	$33 \times 1,35 = 45$ поѣзд.	$39 \times 1,35 = 51$ поѣзд.	
факульт.	$45 \times 0,15 = 7$ „	$51 \times 0,15 = 8$ „	
пассажирскихъ	7 „	7 „	
Итого 59 поѣздовъ.		66 поѣздовъ.	

Недостатокъ пропускной способности въ нечетномъ направленіи $59 - 52 = 7$ поѣздовъ, въ четномъ $66 - 51 = 15$ поѣздовъ.

Смягченіе профиля въ четномъ направленіи (къ Синельниково) невозможно, такъ какъ при перегонѣ Постъ—Мостъ—Илларионово 14,11 вер., 0,008 подъемовъ имѣется 9,60 вер. или около 70% всего перегона, горизонт. площ. 1,60 или 11%, остальные 19% составляютъ подъемы меньшіе 0,008, причемъ подъемы затыжные длиной до 3,2 вер. безъ площадокъ.

Блокъ-посты и теперь уже разставлены весьма близко другъ отъ друга (до 2,39 вер.), почему дальнѣйшее усиленіе пропускной

способности участка добавленіемъ блокъ-постовъ не представляется возможнымъ, а потому такъ же, какъ и на участкѣ Чаплино—Синельниково необходимо перейти къ обслуживанію участка Синельниково—Нижне-Двѣпровскъ тяжелыми 10-ти колесными паровозами.

Дѣйствительный средній составъ поѣздовъ въ мѣсяцъ максимальнаго движенія опредѣлился по причинамъ, указаннымъ для предыдущаго участка, въ нечетномъ направленіи 31,2 ваг., а въ четномъ въ 27,5 ваг. ед.

Предполагая по предыдущему, что съ введеніемъ тяжелыхъ паровозовъ, средній составъ поѣздовъ увеличится до 36 вагоновъ, при предѣльномъ 44 вагоновъ, пропускная способность увеличится въ нечетномъ направленіи $\frac{36 - 31,2}{31,2} = 15\%$ и въ четномъ на $\frac{36 - 27,5}{27,5} = 30\%$ и тогда потребное количество поѣздовъ будетъ:

нечетное направленіе.		четное направленіе.	
товарныхъ	$45 \times 0,85 = 38$ поѣзд.	$51 \times 0,70 = 36$ поѣзд.	
факульт.	$38 \times 0,15 = 6$ „	$36 \times 0,15 = 6$ „	
пассажирскихъ	7 „	7 „	
Итого 51 поѣздъ.		49 поѣздовъ.	

Такимъ образомъ въ 1912 году будетъ запасъ пропускной способности $52 - 51 = 1$ поѣздъ въ нечетномъ и $51 - 49 = 2$ поѣзда въ четномъ направленіи, а съ отвлеченіемъ части грузовъ на II-ю Екатерининскую жел. дор. запасъ будетъ еще больше.

Ст. Илларионово. При слѣдованіи черезъ станцію Илларионово подкомиссія имѣла кратковременную остановку, не подвергая подробному осмотру ст. Илларионово.

Начальникомъ станціи представленъ Предсѣдателю слѣдующій рапортъ.

За истекшія сутки грузооборотъ станціи Илларионово былъ слѣдующій:

Ввезено и погружено хлѣба	4 вагон.
„ „ „ „ лѣса	1 „
Прибыло и выдано казеннаго	1 „

Прибытія частнаго груза не было.

Преимущественно ввозится хлѣбный грузъ по назначенію въ Θεодосію и Александровскъ. Грузооборотъ за прошлый 1908 годъ въ среднемъ выразился такъ:

Погружено хлѣба	187 ваг.
„ „ лѣса	160 „
Попуднаго груза	4.286 пуд.

Выгружено угля 18 ваг.

Попуднаго груза 7.340 пуд.

Въ 8 час. 10 мин. подкомиссія прибыла на станцію Синельниково.

Ст. Синельниково находится въ исключительномъ пользованіи и распоряженіи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ. Начальникомъ станціи Синельниково было сообщено слѣдующее:

За истекшія сутки подвозки хлѣба и нагрузки не было, на складѣ хлѣба нѣтъ, погружено, выгружено не было, разсортировано и перегружено 36 вагоновъ, сдано на Южную дорогу груженыхъ 320, порожнихъ 6; принято съ Южной дороги груженыхъ 194, порожнихъ 46.

За 1908 г. грузооборотъ былъ слѣдующій: погружено и отправлено хлѣба 170 вагоновъ, погружено и отправлено разнаго 562 ваг.; прибыло и выгружено разнаго 2.447 ваг., разсортировано груза 11.640 вагоновъ 1.520.379 пуд.; сдано на Южную дорогу 82.611 груженыхъ вагоновъ 57.729.299 пуд., принято съ Южной дороги 56.591 груз. ваг. 34.943.166 пудовъ.

Преимущественное направленіе груза въ послѣднее время на западъ.

Изъ Синельниково подкомиссія отбыла на ст. Чаплино, куда и прибыла въ 10 час. 5 мин. пополудни.

Ст. Чаплино расположена на линіи Екатеринославъ—Авдѣевка и находится почти въ одинаковомъ разстояніи какъ отъ первой, такъ и отъ второй; она является узловой станціей для Бердянской линіи, имѣетъ оборотное депо для всѣхъ направленій.

Въ виду различнаго профиля на главной линіи отъ Авдѣевки до Чаплино 44 ваг. ед., отъ Чаплино до Синельниково 36 ваг. ед., всѣ товарные поѣзда, слѣдующіе изъ Синельниково на Авдѣевку пополняли въ Чаплино составъ. Ст. Чаплино изъ проходящихъ поѣздовъ должна выдѣлить всѣ вагоны, слѣдующіе на Бердянскую линію въ количествѣ до 150 вагоновъ въ сутки и сформировать ихъ въ поѣзда, а составы по главной линіи пополнить прибывающимъ изъ Бердянска порожнякомъ. Здѣсь же мѣняють паровозы всѣ поѣзда и составляются пассажирскіе поѣзда на Бердянскъ. Кромѣ этого, ст. Чаплино имѣетъ собственную погрузку до 15 вагоновъ въ сутки (керамиковый заводъ) и выгрузки до 20 вагоновъ.

Такимъ образомъ, работа станціи Чаплино, принимая во вниманіе густое движеніе поѣздовъ по главной линіи 45 паръ и по Бердянской 7 паръ, весьма значительна, протяженіе же станціонныхъ путей всего 16,55 вер. и расположеніе ихъ крайне неудобно, особенно для поѣздовъ, прибывающихъ съ запада.

Для приѣма и пересоставленія этихъ поѣздовъ имѣется всего

3 пути; отправленіе поѣздовъ производится по главному пассажирскому пути, что представляетъ особенныя затрудненія при стоянкѣ пассажирскаго поѣзда, вслѣдствіе чего ст. Чаплино весьма часто забивалась поѣздами и нарушала правильное движеніе на главной линіи.

При ожидаемомъ по расчету Харьковскаго порайоннаго комитета къ 1912 году увеличеніи движенія по главной линіи до 57 паръ и по Бердянскоѣ до 12 паръ, развитіе ст. Чаплино являлось тѣмъ болѣе необходимымъ, что и при существующихъ размѣрахъ движенія станція оказывается неудовлетворительной.

Проектъ переустройства и развитія ст. Чаплино составленъ и утвержденъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Согласно утвержденному проекту и смѣтѣ общая стоимость работъ исчислена въ 190.060 руб., въ счетъ коихъ въ 1908 г. ассигновано 50.000 руб., работы въ этой суммѣ исполнены полностью; въ 1909 г. отпущено на продолженіе работъ по § 8 ст. 1 смѣты расходоу Управленія желѣзныхъ дорогъ 50.000 р.; работы въ производствѣ и въ настоящее время ст. Чаплино въ полной передѣлкѣ изъ-за развитія станціонныхъ путей съ переустройствомъ централизаціи; въ 1910 г. по § 9 ст. 1 смѣты расходоу Управленія желѣзныхъ дорогъ испрашивается на окончаніе работъ 90.000 руб.

Работа станціи Чаплино за 1907 и 1908 г.г. выразилась слѣдующими цифрами:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.895
Малой скорости	22.154
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	502
Отцѣпленныхъ на станціи	503
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	111.872
Отцѣпленныхъ на станціи	112.492
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	1.343.944
Перегружено	1.377.000
Выгружено	2.856.235
Всего	
	5.577.179
Продано пассажирскихъ билетовъ	
	50.041
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	531
Получено	1.092
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	2.121

Получено	6.671
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	31.162
Служебныхъ	178.301
Общее поступленіе въ кассу станціи	213.728 руб. 86 коп.

За 1908 годъ:

Прибыло грузовъ малой скорости . . .	481.309 пуд.
Отправлено " " " . . .	224.511 "
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.838
Малой скорости	20.779
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	449
Отцѣпленныхъ на станціи	451
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	100.695
Отцѣпленныхъ на станціи	100.838
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы	23
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	680.860
Перегружено	1.305.000
Выгружено	3.323.520
Всего	5.309.380

Продано пассажирскихъ билетовъ	32.511
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	511
Получено	1.128
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	1.667
Получено	3.627
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	33.417
Служебныхъ	182.056

Общее поступленіе въ кассу станціи 246.889 руб. 63 коп.

Пакгаузы имѣютъ 68,14 кв. саж. и вмѣщаютъ 22 вагона. Крытыхъ платформъ—54,72 кв. саж. на 18 вагоновъ. Открытыхъ платформъ—26,50 кв. саж. на 10 вагоновъ. Временныхъ приспособленій—145,51 кв. саж. на 48 вагоновъ. Площадь, могущая быть отведена для склада грузовъ—470 кв. саж.

На станціи Чаплино имѣются одни вагонные вѣсы системы Каца, подъемной силы 2.100 пуд. и длина площадки 22 ф. Товарная платформа крытая.

Начальникъ станціи доложилъ Предсѣдателю подкомиссіи,

что за истекшія сутки 25 сентября 1909 г. на станці Чаплино
прибыло:

Повагонныхъ отправокъ . . .	6 ваг. вѣсомъ	6.328 п. — ф.
Попудныхъ . . .	12 „ „	155 „ — „
Отправлено:		
Повагонныхъ отправокъ . . .	12 ваг. вѣсомъ	9.608 п. — ф.
Попудныхъ . . .	1 „ „	6 „ 25 „

Всего 16.097 п. 25 ф.

Разсортировано за 25 октября 1909 г. 4.291 „ — „

Грузооборотъ въ теченіе 1908 года:

Прибыло:

Повагонныхъ отправокъ . . .	3.704 ваг. вѣсомъ	2.744.054 п. — ф.
Попудныхъ . . .	2.772 „ „	273.764 „ — „
Отправлено:		
Повагонныхъ отправокъ . . .	1.284 ваг. вѣсомъ	769.385 п. — ф.
Попудныхъ . . .	1.778 „ „	189.872 „ — „

Всего 4.004.081 п. — ф.

Разсортировано за 1908 годъ 1.083.932 „ — „

Преимущественное направленіе груза погрузки ст. Чаплино
по Бердянской линіи, Бердянскъ-портъ.

По службѣ движенія станція Чаплино относится къ III отд.,
но вмѣстѣ съ тѣмъ здѣсь кончается VII отдѣленіе службы дви-
женія, къ которому принадлежит участокъ Чаплино—Пологи—
Бердянскъ.

По службѣ тяги станція Чаплино входитъ въ 3 Гришинскій
участокъ тяги.

При ст. Чаплино имѣется оборотное депо на 10 стойлъ, зданіе
одно, вѣрное; для паровозовъ типа $\frac{4}{3}$ къ стѣнамъ стараго депо
пристроены входныя части для удлиненія стойлъ и длина стойлъ
въ настоящее время—23.040 метр. При депо имѣются небольшія
мастерскія, въ которыхъ производится только текущій ремонтъ
паровозовъ и вагоновъ. Удлиненіе стойлъ было произведено за
счетъ кредита, испрашеннаго въ 1909 году по § 8 ст. 1 смѣты
расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Водоснабженіе ст. Чаплино неограниченное.

Имѣющійся при ст. Чаплино складъ топлива вмѣщаетъ 450 т.
пудовъ угля.

Въ виду недостаточности оборудованія склада топлива на
1909 годъ по § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ
дорогъ испрашивалось 50.000 руб. на развитіе складовъ слѣ-
дующихъ станцій: Екатеринославъ, Попасная, Чаплино, Авдѣвка,
Иловайская и Луганскъ, но кредитъ этотъ былъ вычеркнутъ
Законодательными Учрежденіями; на тотъ же кредитъ по § 9 ст. 1

сметы расходов Управления желѣзныхъ дорогъ испрашивается на 1910 г. 50.000 рублей.

Расходъ угля въ мѣсяць:

для пассажирскихъ паровозовъ.	6.000 пуд.
„ товарныхъ „	212.000 „
„ маневровыхъ „	9.000 „

Зданіе вокзала въ ремонтѣ, старое помещеніе вокзала тѣсно, При ст. Чаплино устроенъ домъ, часть котораго занимаетъ пріемный покой, состоящій изъ 2-хъ комнатъ и передней; рядомъ съ пріемнымъ покоемъ расположена квартира фельдшера въ 3 комнаты съ кухней. По полученнымъ свѣдѣніямъ больныхъ прошло за 9 мѣсяцевъ около 4.000 человекъ. Вторую половину дома занимаютъ сигналисты.

Самыя большія дежурныя комнаты для паровозныхъ бригадъ находятся на ст. Чаплино. Дежурныя комнаты станціи Чаплино представляютъ собою двухъэтажное каменное зданіе Т—образной формы, съ общей площадью 260,28 кв. саж. Въ главной своей части, зданіе представляетъ корридорный типъ съ боковымъ корридоромъ. Дополнительная часть зданія въ нижнемъ этажѣ имѣетъ центральный корридоръ. Зданіе имѣетъ три наружныхъ хода: одинъ изъ нихъ расположенъ съ фасадной стороны въ центрѣ зданія, другой расположенъ въ одномъ концѣ корридора и третій ведетъ въ пристройку къ главной части зданія. Верхній этажъ раздѣленъ на 15 комнатъ съ площадью отъ 3,50 до 16,84 кв. саж., а нижній этажъ раздѣленъ на 25 комнатъ съ площадью по 4 кв. саж. каждая.

Въ большей части верхняго этажа комнаты имѣютъ слѣдующее назначеніе: столовая машинистовъ и помощниковъ, кухня машинистовъ, столовая и кухня смазчиковъ, уборная для машинистовъ и кондукторовъ, контора начальника депо, сушильня, квартира семейнаго сторожа, складъ церковной утвари, 2 ванныхъ, 2 клозета и ламповая. Меньшая часть верхняго этажа отведена подъ спальни, для которыхъ имѣется 7 комнатъ. Весь нижній этажъ отведенъ подъ спальни машинистовъ и ихъ помощниковъ и смазчиковъ. Каждая спальная комната представляетъ собою отдѣльный номеръ, рассчитанный на 3 кровати, но въ настоящее время живутъ 4 человекъ. Всѣхъ въ настоящее время 32 кровати для машинистовъ и 52 для помощниковъ. При спальняхъ въ нижнемъ этажѣ имѣется одинъ общій клозетъ. Отопленіе зданія центральное паро-водяное, имѣется искусственная вентиляція.

Описанныя здѣсь дежурныя комнаты по своему устройству и расположенію отдѣльныхъ частей должны быть признаны отвѣчающими своему назначенію. Главнѣйшія достоинства этихъ дежурныхъ комнатъ заключаются въ томъ, что большинство спаленъ, расположенныхъ въ верхнемъ этажѣ, изолировано отъ

столовыхъ, уборныхъ и каждая спальня рассчитана на небольшое число кроватей. Эти условія дѣлають возможнымъ доставленіе покоя отдыхающимъ бригадамъ. Второе важное удобство этого зданія заключается въ томъ, что въ немъ имѣются всѣ необходимыя приспособленія для мытья и очистки загрязненнаго тѣла, а также для просушки платья и просторныя удобныя столовыя, рассчитанныя на 95 человекъ.

Въ зданіи паровозныхъ бригадъ помѣщается и меньшая часть кондукторскихъ бригадъ; имъ предоставлено 8 комнатъ, рассчитанныхъ на 22 кровати, но въ настоящее время тамъ имѣется 27 кроватей. Подъ спальнями 5 комнатъ, остальное помѣщеніе отведено подъ кухню, столовую и проч.

Большая часть кондукторскихъ бригадъ помѣщается въ жилищномъ каменномъ домѣ, двухъэтажн., съ общей площадью 66 кв. саж.; въ домѣ имѣется 20 комнатъ, изъ коихъ 2 отведены подъ квартиры телеграфистовъ и жапдарма, остальные отведены подъ дежурныя. Всѣхъ кроватей 42. Строится новое помѣщеніе на 32 кровати.

Со ст. Чаплино подкомиссія отбыла по участку Чаплино-Бердянскъ на ст. Бердянскъ.

Участокъ Чаплино-Бердянскъ протяженіемъ 192,56 вер. однопутный, предѣльные подъемы 0,008 при совпаденіи съ кривой $R=300$ саж. въ обоихъ направленіяхъ.

По свѣдѣніямъ Харьковскаго порайоннаго комитета, вслѣдствіе облегченнаго типа верхняго строенія (рельсы 18 ф. въ пог. футъ), участокъ этотъ ранѣе до 1904 г. обслуживался 6-ти колесными паровозами при предѣльномъ составѣ въ 22 вагона, теперь же этотъ участокъ обслуживается 8-ми колесными паровозами, причѣмъ составъ поѣздовъ увеличился до 36 ваг. ед. и несмотря на это уже ощущался недостатокъ пропускной способности. Существующая пропускная способность участка $\frac{7}{8}$ паръ поѣздовъ, изъ коихъ 1 пара пассажирскихъ. Среднее суточное количество поѣздовъ въ мѣсяцъ максимальнаго движенія въ пятилѣтіе 1903—1907 г.г. было 7 паръ, изъ коихъ 1 пара пассажирскихъ безъ факультатива.

Такимъ образомъ пропускная способность этого участка была использована полностью.

Участокъ Чаплино-Бердянскъ перевозить почти исключительно хлѣбные грузы въ Бердянскъ-портъ, причѣмъ участокъ отъ Пологъ до Бердянска преимущественно транзитный, отъ Чаплино до Пологъ съ значительной мѣстной погрузкой хлѣба.

Въ 1907 году средняя суточная погрузка въ періодъ хлѣбной кампаніи составила:

Ст. Мечетная	до 25 ваг. въ сутки.
„ Гайчуръ	„ 25 „ „ „
„ Гуляй-Поле	„ 35 „ „ „

Ст. Пологи до 15 ваг. въ сутки.

„ Нельговка „ 10 „ „ „

Въ силу изложеннаго наиболѣе интенсивная работа участка происходитъ въ теченіе 4—5 мѣсяцевъ съ августа по ноябрь, причемъ ростъ перевозокъ всецѣло зависитъ отъ урожая хлѣба, подверженъ значительнымъ колебаніямъ и не поддается точному учету, какъ для другихъ родовъ груза.

Вообще же хлѣбныя операціи Бердянскаго порта и работа Бердянскаго участка возрастаютъ.

Пробѣгъ въ вагоно-верстахъ:

Въ 1903 году былъ 9.177.000 ваг.-вер.

„ 1906 „ „ 12.752.000 „ „

Такимъ образомъ, съ 1903 г. до 1906 г. пробѣгъ увеличился на 39% или въ среднемъ на 13% въ годъ.

Среднее суточное количество вагоновъ, прибывшихъ въ Бердянскій портъ, составляло въ максимальный мѣсяць движенія:

Въ 1903 году 106 вагоновъ.

„ 1904 „ 170 „

„ 1905 „ 149 „

„ 1906 „ 188 „

Съ 1903 г. по 1906 г. операціи Бердянскаго порта возрасли на $\frac{188-106}{106} = 77\%$ или въ годъ на 26%.

Въ отдѣльные же дни прибытіе въ Бердянскъ-портъ достигало 200 ваг., т. е. полной пропускной способности $6 \times 34 = 204$ вагона.

Объемъ движенія по Бердянскому участку отъ ст. Пологи до ст. Бердянскъ находится въ полной зависимости отъ степени урожая, а потому потребность увеличить пропускную способность на означенномъ участкѣ могла бы проявиться лишь на короткое время въ году. Принимая во вниманіе, что наибольшее суточное прибытіе вагоновъ въ Бердянскъ-портъ составляетъ 200 вагоновъ,—чему удовлетворяетъ настоящая пропускная способность участка Пологи-Бердянскъ,— для увеличенія ея на два запасныхъ поѣзда потребовалось бы устройство 4 развѣздовъ самаго упрощеннаго типа, съ однимъ развѣзднымъ путемъ безъ зданія, такъ какъ они будутъ нужны только на короткое время въ году. Подкомиссія признала, однако, необходимымъ отмѣтить, что настоятельная надобность въ устройствѣ сихъ развѣздовъ представляется недостаточно выясненной.

Смягченіе профиля съ 0,008 до 0,006 невозможно, вслѣдствіе значительнаго количества затяжныхъ 0,008 подъемовъ длиной до 5,50 вер. безъ площадокъ, необходимости перестраивать крупныя искусственныя сооруженія, какъ-то: мостъ отв. 18 саж. на 81-й вер., мостъ отв. 12 саж. на 124-й вер. и перепести станціи Елизаветовка, В.-Токмакъ, Кирилловка и Мечетная, для чего

потребуется значительнаго протяженія обходныхъ вѣтви. Въ виду изложеннаго отъ смягченія уклоновъ этого участка приходится совершенно отказаться.

Обслуживаніе этого участка тяжелыми паровозами было бы нераціонально, въ виду значительнаго количества погрузочныхъ станцій и односторонняго грузового движенія къ Бердянску.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, имѣя въ виду, что на Бердянскомъ участкѣ уложены съ 1898 года 18 ф. рельсы, исключая участка Елизаветовка—Трояны, что съ 1904 года по нимъ допущено временно движеніе 8-ми колесныхъ паровозовъ и въ теченіе 10-ти лѣтъ рельсы уже значительно износились, необходимо въ видахъ безопаснаго обслуживанія этого участка 8-ми колесными паровозами, на 5-лѣтіе предвидѣть сплошную смѣну рельсъ на болѣе тяжелый типъ 24¹/₃ ф. въ погонномъ футѣ.

На участкѣ Чаплино—Пологи лежатъ рельсы типа 22¹/₂ ф.

До станцій Пологи большихъ остановокъ на попутныхъ станціяхъ не было, въ виду незначительности ихъ работъ.

На станціи Гуляй-Поле и Гайчуръ подкомиссія имѣла лишь непродолжительную остановку, причемъ Предсѣдателю подкомиссіи были переданы соотвѣтствующими начальниками станціи слѣдующіе рапорта:

Ст. Гуляй-Поле.

По станціи Гуляй-Поле:

На 25-е сентября оставалось непогруженнаго хлѣба 109 вагоновъ (98.100 пудовъ).

25-го сентября ввезено: хлѣба 7 вагоновъ (6.300 пуд.) и разнаго груза по 3 отправкамъ (748 пуд.).

Погружено: хлѣба 8 вагоновъ (7.200 пуд.) и разнаго груза по 3 отправкамъ (748 пуд.).

Прибыло: разнаго груза по 21 отправкѣ (3.475 пуд.).

На 26-е сентября остается на складахъ: хлѣба 108 вагоновъ (97.200 пуд.) и разнаго невыданнаго груза по 195 отправкамъ (6.752 пуд.).

За 1908 годъ отправлено разнаго груза по 8.075 отправкамъ (2.049.214 пуд.).

Прибыло по 11.939 отправкамъ (1.774.424 пуд.). Хлѣбъ слѣдуетъ въ Бердянскъ-портъ.

Ст. Гайчуръ.

По станціи Гайчуръ:

За 25-е сентября погружено 20 вагоновъ хлѣба, выгружено разнаго груза 3 вагона.

За 1908 г. погружено 1.600 вагоновъ разнаго груза, а всего съ мелкими грузами 979.735 пудовъ, выгружено 905 вагоновъ, 575.172 пуда.

Преимущественное направленіе въ Бердянскъ-портъ.

Въ 1 ч. 4 мн. пополудни подкомиссія прибыла на станцію Пологи.

При станціи Пологи имѣется основное паровозное депо, работающее на 4 стороны. Границы службы тяги IV участка, къ которому относится основное депо Пологи, слѣдующія: Пологи—Александровскъ, Пологи—Цареконстантиновка, Пологи—Чаплино и Пологи—Бердянскъ.

Депо имѣеть 26 стойлъ, зданіе одно, вѣрное.

Приписано къ депо 87 паровозовъ, 21 пассажирскій вагонъ и 17 водокачекъ.

За 1908 годъ пробѣгъ выразился въ 1.718.365 паровозо-верстъ.

Паровозами Чаплинскаго депо обслуживаются пассажирскіе поѣзда въ направленіяхъ: Пологи—Бердянскъ, Пологи—Александровскъ и Пологи—Чаплино; товарные поѣзда—въ направленіяхъ: Пологи—Волноваха, Пологи—Бердянскъ, Пологи—Чаплино и Пологи—Александровскъ.

Мощность источника водоснабженія станціи Пологи минимальная 55 куб. саж. въ сутки, максимальная 125 куб. саж.

Пологскій каррьеръ, на 81 верстѣ линіи Чаплино—Бердянскъ, находится на казенной землѣ. Способъ выработки карьера—подрядный и общая стоимость добычи куб. саж. балласта со всѣми расходами—4 р. 49 коп.

Работа станціи Пологи за 1907 и 1908 г.г. выразилась слѣдующими цифрами:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости	3.117
Малой скорости	6.671

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи	222
Отцѣпленныхъ на станціи	216

Количество товарныхъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи	62.954
Отцѣпленныхъ на станціи	62.620

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	3.295.600
Перегружено	670.020
Выгружено	3.644.538

Всего 7.610.158

Продано пассажирскихъ билетовъ 32.986

Багажныхъ квитанцій:

Выдано	1.162
Получено	2.152

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:

Выдано	6.802
Получено	9.880

Передано телеграммъ:	
Частныхъ	14.759
Служебныхъ	314.691
Общее поступленіе въ кассу станціи 458.077 р. 38 коп.	
За 1908 годъ:	
Отправлено грузовъ малої скорости	1.711.765 пуд.
Прибыло " " " "	1.015.550 "
Поездовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.903
Малої скорости	7.508
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	220
Отцѣпленныхъ на станціи	237
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	102.649
Отцѣпленныхъ на станціи	102.803
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	3.501.670
Перегружено	543.370
Выгружено	3.086.500
Всего	7.131.540
Предано пассажирскихъ билетовъ 45.112	
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	1.891
Получено	2.571
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	7.404
Получено	10.813
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	14.907
Служебныхъ	267.256
Общее поступленіе въ кассу станціи 537.928 р. 06 коп.	
Пакгаузы имѣютъ 125 кв. саж. Крытыхъ платформъ—40 кв. саж. Открытыхъ платформъ—32 кв. саж.	
Вагонныхъ вѣсовъ 2, системы Кацъ: въ 2.100 пуд. силы и 22 ф. длины пл. и 3.225 п. с. съ длинной площадки 42 ф.	
При станціи Пологи имѣется складъ топлива, вмѣстимость склада 450 т. пуд.	
Мѣсячный расходъ угля:	
для пассажирскихъ паровозовъ	57.000 пуд.
" товарныхъ "	87.000 "
" маневровыхъ "	8.000 "
Со станціи Пологи подкомиссія прослѣдовала черезъ станцію Елизаветовка въ Бердяпскъ, куда прибыла въ 4 ч. 15 мин. по полудни.	

Поѣздъ подкомиссіи былъ поданъ по вѣткѣ въ портъ, къ осмотру котораго подкомиссія и приступила.

Бердянскъ-портъ чрезвычайно стѣсненъ путями: имѣеть всего 5,85 вер. путей, изъ коихъ 2 приѣмныхъ, длиной 165×200 саж., 2 сортировочныхъ тупика съ вытяжкой, 1 вѣсовой тупикъ и 4 выгрузочныхъ тупика.

Между тѣмъ операціи порта въ періоды хлѣбной кампаніи довольно значительны и дѣятельность порта растеть.

По даннымъ Харьковскаго порайоннаго комитета, наибольшій вагонооборотъ, бывшій въ августѣ 1906 года—370 ваг. въ сутки, изъ коихъ 182 вагона прибытія и 180 вагоновъ отправленія.

Хлѣбный экспортъ изъ Бердянска-портъ составилъ:

въ 1903 г.	13.668.040 пуд.
„ 1904 г.	17.505.800 „
„ 1905 г.	22.745.240 „

Процентъ роста около 30 въ годъ.

Въ послѣдующіе годы экспортъ нѣсколько упалъ за счетъ развитія хлѣбныхъ операцій въ Геническѣ и Александровскъ-пристані:

въ 1906 г.	22.269.050 пуд.
„ 1907 г.	14.414.770 „
„ 1908 г.	10.640.840 „

Примѣчаніе. Позднѣ Высшей Комиссіи былъ сообщенъ управленіемъ Екатерининской жел. дор. результатъ хлѣбнаго экспорта за 1909 годъ—25.198.170 пуд.

Въ виду того, что размѣръ хлѣбныхъ операцій порта зависитъ отъ размѣровъ урожая и ростъ ихъ не можетъ поддаваться точному учету на 5-ти-лѣтіе 1908—1912 г.г., Харьковскимъ порайоннымъ комитетомъ принято увеличеніе вагонооборота порта на 35%, какъ и для роста движенія по участку Чаплино-Бердянскъ; тогда ожидаемый въ 1912 году вагонооборотъ порта достигнетъ $370 \times 1,35 = 500$ вагоновъ въ сутки, т. е. 250 ваг. прибытія.

Для возможности выполненія всѣхъ операцій по приѣму, сортировокъ хлѣба по получателямъ, взвѣшиваній вагоновъ и пр. необходимо имѣть не менѣе 14 саж. на каждый вагонъ прибытія, т. е. $250 \times 14 = 3.500$ п. с. и для выгрузки хлѣба у амбаровъ $250 \times 4 = 1.000$ п. с., всего 4.500 п. с. или 9 верстъ.

Такимъ образомъ къ 1912 г. необходимо добавить: $9 - 5,85 = 3,15$ вер.

Предсѣдателю подкомиссіи былъ переданъ рапортъ начальника станціи Бердянскъ-портъ, въ которомъ сообщалось, что въ 1908 году на станціи Бердянскъ-портъ прибыло грузовъ большой и малой скорости мѣстнаго и прямого сообщеній 10.641.740 пуд., а за 26-е сентября 1909 г.—247.500 пудовъ.

Работа станціи Бердянскъ-портъ за 1907 и 1908 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 годъ:

Поездовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	779
Малой скорости	115
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	32
Отцѣпленныхъ на станціи	32
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	7.128
Отцѣпленныхъ на станціи	7.090
Нагружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	487.940
Выгружено	4.852.165
<hr/>	
Всего	5.340.105

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:

Выдано	3.015
Получено	6.952
Передано телеграммъ служебныхъ	17.688
Общее поступленіе въ кассу станціи: 558.433 руб.	

За 1908 годъ:

Отправлено грузовъ малой скорости	364.677 пуд
Прибыло " " "	6.310.622 "
Поездовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	699
Малой скорости	1.254
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	61
Отцѣпленныхъ на станціи	66
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	11.387
Отцѣпленныхъ на станціи	11.667
Нагружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	323.600
Выгружено	6.835.070
<hr/>	
Всего	7.158.670

Количество отдѣльныхъ накладныхъ:

Выдано	2.910
Получено	7.757
Передано телеграммъ служебныхъ	11.231

Общее поступленіе въ кассу станціи: 805.998 руб. 01 коп.

Пакгаузы имѣютъ 34 кв. саж.

Крытыхъ платформъ—44 кв. саж.

На станціи Бердянскъ-портъ имѣются 1 вагонные вѣсы системы Фербенкскъ въ 1.825 пуд. подъемной силы и 22 ф. длиной площадки.

Въ тѣснотѣ станціонныхъ путей подкомиссіи пришлось убѣдиться при посѣщеніи ст. Бердянскъ-портъ: въ рядъ подаются на два пути по 40 вагоновъ, а всего, слѣдовательно, 80 ваг. Мѣсто для подвоя извозчиковъ, на которыхъ идетъ выгрузка, совершенно недостаточно, происходитъ тѣснота и беспорядокъ.

На станціонные пути вмѣсто 80 вагоновъ можно было бы подавать и до 120 вагоновъ, но тогда совершенно не будетъ мѣста для подвоя.

Линія причала признана недостаточной.

Подкомиссіи было сообщено, что въ 1905 году мѣстными грузохозяевами было возбуждено ходатайство о разрѣшеніи имъ за собственный счетъ выстроить складочныя помѣщенія на портовой территоріи. Ходатайство это было направлено въ Министерство Торговли и Промышленности, но до сего времени, однако, со стороны Министерства Торговли и Промышленности не послѣдовало никакой резолюціи.

Фронтъ выгрузки въ настоящее время приспособленъ для 300 вагоновъ.

Въ помѣщеніи Управленія Бердянского порта подкомиссія имѣла соединенное засѣданіе съ представителями торговли и промышленности, мѣстными грузохозяевами и представителями Екатерининской желѣзной дороги. Протоколъ журнала засѣданія прилагается особо.

Со станціи Бердянскъ-Портъ подкомиссія отбыла на станцію Бердянскъ.

Начальникъ станціи Бердянскъ доложилъ Предсѣдателю подкомиссіи, что грузооборотъ на станціи Бердянскъ былъ:

- 1) за 25 сентября 1909 г.—8.999 пудовъ.
- 2) годичный оборотъ за 1908 г.—3.024.000 пудовъ.

Преимущественное направленіе груза со станціи Бердянскъ черезъ Куянскъ (Ю.-В.) на Сибирскую дорогу.

Работа станціи Бердянскъ за 1907 и 1908 г. г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости	1.572
Малой скорости	3.284

Количество пассажирских вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	4.035
Отцѣпленныхъ на станціи	4.137
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	21.845
Отцѣпленныхъ на станціи	22.437
Нагружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	689.660
Выгружено	1.951.230
<hr/>	
Всего	2.641.050

Продано пассажирскихъ билетовъ	56.700
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	7.491
Получено	5.086
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	8.780
Получено	13.243
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	12.086
Служебныхъ	75.340
Общее поступленіе въ кассу станціи: 690.962 руб. 47 коп	

За 1908 годъ:

Отправлено грузовъ малой скорости	543.739 пуд.
Прибыло " " "	2.262.322 "
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	1.492
Малой скорости	3.120
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	4.561
Отцѣпленныхъ на станціи	4.562
Нагружено, и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	627.750
Выгружено	2.500.960
<hr/>	
Всего	3.128.710

Продано пассажирскихъ билетовъ	60.214
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	7.923
Получено	5.908
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	10.806
Получено	14.882

Передано телеграммъ:

Частныхъ	12.879
Служебныхъ	77.770

Общее поступленіе въ кассу станціи: 707.200 р. 34 к.

Пакгаузы занимають 96 кв. саж.

Крытыхъ платформъ—40,15 кв. саж.

Открытыхъ платформъ—60 кв. саж.

При станціи Бердянскъ имѣются одни вагонные вѣсы Каца въ 2.100 пуд. подъемной силы и 22 ф. длины площадки.

При станціи Бердянскъ имѣется оборотное депо на 6 стойлъ, зданіе одно, вѣрное.

Водоснабженіе ст. Бердянскъ коренное, мощность источника — $\frac{20}{60}$ куб. саж.

Помѣщеніе вокзала хорошее, вполне достаточное.

Складъ топлива имѣеть вмѣстимость—100 т. пуд.

Мѣсячный расходъ угля для:

 пассажирскихъ паровозовъ 6 т. пуд.

 маневровыхъ " 3 " "

Въ 10 час. пополудни подкомиссія отбыла изъ Бердянска въ Маріуполь, возвратившись въ Чаплино и затѣмъ прослѣдовавъ въ Гришино.

Въ 5 час. 55 мин. пополуночи подкомиссія прибыла на станцію Гришино и приступила къ ея осмотру, начавъ таковой съ основного депо.

По службѣ тяги станція Гришино принадлежитъ къ 3-му участку. Границы участка небольшія: Гришино-Вишневецкое и Гришино-Очеретино. Протяженіе участка 170 вер. Паровозное депо на 37 стойлъ, четыре прямоуг. зданія. Приписано къ участку 105 паровозовъ.

Пробѣгъ паровозовъ 2.512.315 пар. - вер.

При депо имѣются мастерскія, въ которыхъ за 1908 г. отремонтировано 138 паровозовъ, 42 пассажирскихъ вагона, 7 вагоновъ період. осм., 10 товарныхъ вагоновъ больш. ремонт. и 19.713 товарн. ваг. малымъ ремонтомъ.

Площадь крытыхъ помѣщеній мастерскихъ: для сборки подвижного состава 114 кв. саж. при 4 ст.

Общая площадь—269 кв. саж.

Металлич. обдѣлочн. станковъ—17.

Огней кузнеч. горн.—6.

Паровозы Гришинскаго депо обслуживаютъ только товарные поѣзда до Чаплино и Авдѣвки.

Водоснабженіе основное, мощность источника — $\frac{36}{130}$ кубич. с.

Въ виду пониженія жесткости воды испрашивалось по § 8 ст.

I сметы расходов Управления желѣзныхъ дорогъ на 1909 г.—
41.000 р. на устройство водоочистителя.

Запасъ топлива—400 т. пуд.

Мѣсячный расходъ топлива для:

пассажирскихъ паровозовъ 45 т. пуд.
маневровыхъ ” 5 ” ”

По службѣ движенія станція Гришино входитъ въ III отдѣ-
леніе; здѣсь живетъ начальникъ отдѣленія службы движенія.

Работа станціи Гришино за 1907 и 1908 г.г. выразилась въ
слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости 3.114
Малой скорости 16.483

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 417
Отцѣпленныхъ на станціи 428

Количество товарныхъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 20.767
Отцѣпленныхъ на станціи 21.169

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено 3.781.472
Перегружено 158.435
Выгружено 3.435.559

Всего 7.375.466

Продано пассажирскихъ билетовъ 23.317

Багажныхъ квитанцій:

Выдано 1.686
Получено 2.696

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:

Выдано 6.706
Получено 11.351

Передано телеграммъ:

Частныхъ 7.200
Служебныхъ 428.821

Общее поступленіе въ кассу станціи: 1.172.164 руб. 05 коп

За 1908 годъ:

Отправлено грузовъ малой скорости 3.306.329
Прибыло 1.390.329

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости 3.042
Малой скорости 15.660

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 493
Отцѣпленныхъ на станціи 499

Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	19.779
Отцѣпленныхъ на станціи	19.831
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	3.703.130
Перегружено	309.917
Выгружено	2.889.720
	Всего . . 6.902.767
Продано пассажирскихъ билетовъ 31.645	
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	2.252
Получено	313
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	6.913
Получено	10.703
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	6.815
Служебныхъ	379.065
Общее поступленіе въ кассу станціи: 1.239.613 руб. 84 коп.	
Пакгаузовъ имѣется: 97,21 кв. саж. на 28 ваг.	
Открытыхъ платформъ—103,74 кв. саж. на 31 ваг.	
Временныхъ приспособленій—96,15 кв. саж. на 32 ваг.	
При станціи Гришино имѣются одни вагонные вѣсы Фербенксъ въ 1.775 пуд. подъемной силы съ 20 ф. длиной площадки.	
На двухпутномъ участкѣ отъ Чаплино до Гришино лежатъ весьма разнообразныя типы рельсъ. На лѣвомъ пути Чаплино-Просыная (если ѣхать отъ Чаплино къ Гришино) лежатъ рельсы типа 28 ² / ₃ ф.; въ этомъ же участкѣ по правому пути лежатъ три типа рельсъ: въ 22 ¹ / ₂ ф., 24 ф. и 28 ² / ₃ ф. Лѣвый путь на участкѣ Просыная-Денурино имѣетъ типъ рельсъ въ 22 ¹ / ₂ ф., правый въ 28 ² / ₃ ф. и замѣна на всемъ участкѣ Чаплино—Гришино рельсъ легкаго типа болѣе тяжелыми въ 28 ² / ₃ ф. предстоитъ еще на значительномъ разстояніи.	
Со станціи Гришино подкомиссія прослѣдовала въ Авдѣевку, куда и прибыла въ 8 час. 30 мин. пополудни.	
Ст. Авдѣевка находится въ районѣ горнозаводской промышленности, доставляющей Екатерининской желѣзной дорогѣ наибольшую часть тѣхъ грузовъ, которыхъ дорога въ 1908 году перевезла болѣе полутора милліона пудовъ, причемъ своя погрузка за означенный годъ составляла 1.272 милліона пудовъ. Для переработки такого значительнаго количества грузовъ необходимо имѣть достаточно развитыя погрузочныя станціи, промежуточныя станціи съ достаточнымъ протяженіемъ и числомъ путей для обгона, а въ узловыхъ пунктахъ соотвѣтственно развитыя сортировочныя станціи.	

Одною изъ главныхъ станцій транзитнаго участка Авдѣвка-Екатеринославъ является станція Авдѣвка.

Всѣ прибывающіе съ востока поѣзда подлежатъ сортировкѣ на западъ, причемъ за неизбѣжимъ далѣе ни одной сортировочной станціи, Авдѣвка составляетъ транзитные поѣзда до Екатеринослава и за Екатеринославъ до Пятихатки и Долгинцева. Прибывающіе съ запада груженные поѣзда и порожнякъ, по возможности сортируются здѣсь и формируются въ поѣзда дальняго слѣдованія по заводамъ и участкамъ, а порожнякъ подъ нагрузку угля.

Являясь такимъ образомъ, до сего времени единственной крупной сортировочной станціей восточнаго района, ст. Авдѣвка сортируетъ рѣшительно всѣ прибывающіе поѣзда.

Наибольшее прибытіе достигало уже въ мартѣ 1906 г. 2.090 ваг. въ сутки и отправленіе до 2.070 ваг. въ сутки при общемъ суточномъ вагонооборотѣ въ 4.160 ваг., причемъ съ востока прибываетъ до 990 ваг., а съ запада, главнымъ образомъ, руда на металлургическіе заводы, до 1.100 ваг. въ сутки.

На ст. Авдѣвка имѣется два главныхъ парка: одинъ для вагоновъ, слѣдующихъ съ востока на западъ, а другой для вагоновъ, слѣдующихъ съ запада на востокъ. Парки путей, работающих на западъ, обременены не столько своей работой, сколько частью работы станціи Ясиноватой, которая въ случаѣ загроможденія отправляетъ вагоны безъ разбора на ст. Авдѣвку. Поэтому по окончаніи переустройства ст. Ясиноватой получится облегченіе для западныхъ парковъ, и развивать эти парки нѣтъ надобности. Въ иномъ положеніи находятся парки путей, работающих на востокъ. Сюда вагоны съ рудою прибываютъ въ поѣздахъ смѣшанными по направленію. Но такъ какъ отъ ст. Авдѣвки грузы слѣдуютъ уже по разнымъ направленіямъ, то здѣсь неизбежна переработка поѣздовъ, для проведенія специализаціи поѣздовъ,—или приходится жертвовать полнотою состава поѣздовъ, что особенно невыгодно въ виду того, что на участкѣ Пятихатки-Екатеринославъ-Гришино работаютъ паровозы китайскаго типа. Движенію 100 паръ поѣздовъ и неизбежной переработкѣ ихъ по направленіямъ станція Авдѣвка съ 10 путями, служащими приѣмочными, сортировочными и отправочными путями, удовлетворить не можетъ, но въ виду того, что въ 1912 году ожидается увеличеніе движенія до 35% и вагонооборотъ станціи Авдѣвки достигнетъ $4.160 \times 1.35 = 5.616$ вагоновъ въ сутки, а существующая станція приспособлена на вагонооборотъ не болѣе 3.600 вагоновъ является необходимымъ коренное переустройство станціи Авдѣвка, такъ какъ частичнымъ расширеніемъ улучшить ее уже нельзя, причемъ сообразно двухстороннему движенію станція и на будущее время должна состоять изъ 2-хъ частей для западнаго и восточнаго направленій.

Проектъ развитія былъ уже ранѣе составленъ; причемъ количество путей рассчитано на максимальный вагонооборотъ въ 4.600 вагоновъ въ сутки, при полномъ количествѣ путей 57 верстъ, включая и существующія 37,50 верстъ.

Работа станціи Авдѣевка за 1907 и 1908 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.253
Малой скорости	38.575
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	193
Отцѣпленныхъ на станціи	189
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	579.020
Отцѣпленныхъ на станціи	579.568
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	1.665.336
Перегружено	435.636
Выгружено	7.541.141
	Всего . . 9.642.113

Продано пассажирскихъ билетовъ	12.930
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	599
Получено	3.726
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	3.020
Получено	11.263
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	12.711
Служебныхъ	684.143
Общее поступленіе въ кассу станціи 236.117 руб. 68 коп.	

За 1908 годъ:

Отправлено грузовъ малой скорости . . .	996.098 пуд.
Прибыло	307.459 „
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.167
Малой скорости	37.403
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	157
Отцѣпленныхъ на станціи	158
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	560.091
Отцѣпленныхъ на станціи	560.121

Нагружено, пререгружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено.	2.822.917
Пререгружено.	459.262
Выгружено.	7.334.261

Всего. . . 10.616.440

Продано пассажирскихъ билетовъ.	14.345
Багажныхъ квитанціи:	
Выдано.	854
Получено.	2.364
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано.	3.768
Получено.	9.810
Передано телеграммъ:	
Частныхъ.	14.287
Служебныхъ	728.130

Общее поступленіе въ кассу станціи 206.753 руб. 63 коп.

Пакгаузы занимаютъ 27,5 кв. саж., вмѣщ. 8 вагоновъ.

Открыт. платформъ—62,36 кв. саж., на 18,5 ваг.

Начальникомъ станціи было доложено Предсѣдателю подкомиссіи слѣдующее:

За истекшія сутки прибыло на станцію 17 вагоновъ угля, отправленъ 1 вагонъ хлѣба.

Грузооборотъ за 1908 годъ: по прибытію 9.208 вагоновъ, по отправленію 5.411 вагоновъ.

Преимущественное направленіе груза за послѣднее время—ст. Ясиноватая.

При станціи Авдѣвка имѣются одни вагонные вѣсы системы Фалько, грузоподъемной силы въ 1.225 пуд. съ 20 фут. длиной площадки.

Зданіе пассажирскаго вокзала достаточное.

По службѣ движенія станція Авдѣвка входитъ во 2-е отдѣленіе и при станціи живетъ начальникъ отдѣленія службъ движенія.

Помѣщеніе товарной конторы тѣсное; во второмъ этажѣ этого зданія помѣщается телеграфъ; помѣщеніе для телеграфа свободное. При станціи Авдѣвка имѣется 90 человекъ телеграфистовъ; аппаратовъ разныхъ 26; въ сутки проходитъ до 4.800 депешъ десятисловныхъ. Здѣсь же недалеко имѣется общежитіе на 40 телеграфистовъ, помѣщеніе хорошее. Плата 11 руб. съ человека; въ каждой комнатѣ помѣщается отъ 2-хъ до 3-хъ человекъ. При посѣщеніи телеграфной конторы контролеръ-механикомъ была передана Предсѣдателю подкомиссіи особая справка о суточномъ оборотѣ корреспонденціи ст. Авдѣвка за 25-е сентября 1909 г., которая прилагается къ настоящему журналу.

По поводу помѣщенія для служащихъ слѣдуетъ отмѣтить, что служащіе ст. Авдѣевка помѣщаются и въ частныхъ квартирахъ: 79 казенныхъ домовъ заняты ими.

По осмотру станціи подкомиссія посѣтила училище.

Училище прекрасно оборудовано, вмѣщаетъ 730 человѣкъ, помѣщеніе свѣтлое, просторное. При училищѣ устроена церковь, при чемъ въ одной изъ стѣнъ ея устроены особые шиты, при помощи которыхъ можно увеличивать по мѣрѣ надобности площадь помѣщенія, за счетъ сосѣдняго помѣщенія.

Здѣсь же имѣется кладбище, чрезвычайно тѣсное, и хотя управленіемъ Екатерининской дороги испрашивалось разрѣшеніе увеличить площадь кладбища, Управление желѣзныхъ дорогъ въ этомъ ходатайствѣ отказало, на томъ основаніи, что отводъ земли подъ кладбище не лежитъ на обязанности дороги.

По службѣ тяги станція Авдѣевка относится къ 5-му участку.

При станціи Авдѣевка имѣется основное депо на 40 стойлъ, 3 зданія прямоугольн. имѣютъ 28 ст. и 1 вѣрное на 12 стойлъ. Приписано къ депо 171 паровозъ, 36 пассажирскихъ вагоновъ и 16 водокачекъ.

Пробѣгъ паровозовъ за 1908 г.—3.968.721 паровозо-версть.

Границы Авдѣевского участка службы тяги слѣдующія: Очеретно-Дебальцево, Дебальцево-Горловка, Ясиноватая-Мушкетово-Доля.

Паровозы Авдѣевского депо обслуживаютъ товарные поѣзда въ слѣдующихъ участкахъ: Авдѣевка-Мушкетово, Авдѣевка-Харцызскъ, Авдѣевка-Криничная-Ясиноватая-Никитовка, Авдѣевка-Хацепетовка-Никитовка, Авдѣевка-Хацепетовка-Ясиноватая.

Паровозы типа $\frac{4}{5}$ требуютъ удлиненія существующихъ при Авдѣевскомъ депо стойлъ.

За счетъ кредита 1908 г., отпущеннаго по § 7 ст. 1 смѣты расх. Управленія желѣзныхъ дорогъ, производится устройство поворотнаго круга; на эту работу отпущено 10.000 руб.

Строится новое зданіе депо на 12 стойлъ.

По справкѣ, данной управленіемъ Екатерининской дороги на постройку депо на 12 стойлъ, израсходовано:

По отд. VII, гл. 2, ст. 72 смѣты 1905 г. (на 6 стойлъ)—39.006 р. 80 к. (въ томъ числѣ старыхъ матер. на 6 р. 80 к.); по расцѣночной вѣдомости дополнительныхъ работъ 1906 г. п. 2 (на 6 ст.) 46.669 р. 78 к. (въ томъ числѣ старыхъ матер. на 904 р. 11 к.).

На станціи Авдѣевка намѣчено сооруженіе кореннаго водоснабженія производительностью до 200 куб. саж. воды въ сутки, почему здѣсь, за отсутствіемъ живыхъ источниковъ, производятся буровыя работы съ цѣлью добыть глубокую артезианскую воду. По § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. испрашивалось на окончаніе работъ по устройству арте-

зіанскої скважини—30.000 руб.; кредитъ этотъ былъ необходимъ на оборудуваніе насосами и на окончаніе расчетовъ съ подрядчиками.

На 1910 по § 9 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ испрашивается на постройку новаго водоемнаго зданія на 15 куб. саж., высот. 8 саж. —15.000 р.

На станціи Авдѣвка при депо имѣются мастерскія:

Для сборки подвижнаго состава имѣется 285,60 кв. саж.

Крытыхъ помѣщеній на 12 ст.

Общая площадь крытыхъ помѣщеній—478,72 к. с

Металло-обдѣлочн. станковъ—22.

Дерево-обдѣлочн. „ — 1.

Огней кузн. горн. 17.

Въ 1908 году въ этихъ мастерскихъ было отремонтировано малымъ ремонтомъ 231 паровозъ, періодическ. осмотр. 21 пассажир. вагон., малымъ ремонтомъ 30 пассажирскихъ вагоновъ и малымъ же ремонтомъ 40.873 товарныхъ вагоновъ.

Мастерская при депо мала, почему пришлось часть депо занять для надобностей мастерской. Кузница и трубная—тѣсны; мѣднолитейную можно уничтожить и тогда трубная займетъ ея мѣсто и будетъ достаточна.

Текущій ремонтъ производится поденно, малый—сдѣльно.

Часть работъ идетъ подъ открытымъ небомъ за недостаткомъ помѣщеній, почему признано необходимымъ выстроить новое въерное депо на 12 стойлъ; мѣсто для постройки его имѣется.

При станціи Авдѣвка строится новая дежурная для паровозныхъ бригадъ на 24 кровати за счетъ кредита.

Здѣсь же находится и электрическая станція. Въ котельной имѣлось два котла, но добавляется еще третій, на что по смѣтѣ испрашивается 10.000 руб.

Складъ топлива вмѣщаетъ 600.000 пудовъ угля. Уголь здѣсь сложеть Селезневскій и Алексѣевскій. Имѣется угольная эстакада и подача 400 пуд. угля происходитъ при помощи эстакады отъ 5 до 10 минутъ.

Мѣсячный расходъ угля:

для товарныхъ паровозовъ 374.000 пуд.

„ маневровыхъ „ 18.000 „

Въ 10 час. пополудни подкомиссія отбыла со станціи Авдѣвка на станцію Ясиноватая, и въ 10 час. 30 мин. приступила къ осмотру ст. Ясиноватая.

Ст. Ясиноватая.

Станція Ясиноватая узловая для 6 направленій: на Авдѣвку, Маріуполь, Мушкетово, Крипичную, Константиновку и Макѣевскій заводъ. Кромѣ пріема и отправленія 15 паръ пассажирскихъ поѣздовъ, ст. Ясиноватая получаетъ въ средніи сутки максимальнаго движенія до 85 товарныхъ поѣздовъ, въ составѣ

до 3.000 вагоновъ, изъ коихъ 1.920 вагоновъ направляется безъ пересоставленія въ Авдѣевку, а 1.080 вагоновъ перерабатывается въ Ясиноватой.

На ст. Ясиноватой, составляющей грузораздѣльный между Екатерининскою и Южными ж. д. пунктъ, наблюдаются совершенно различныя теченія грузовъ. Часть вагоновъ слѣдуетъ съ запада на востокъ и съ востока на западъ и эти вагоны съ подлежащимъ развитіемъ ст. Авдѣевка и Дебальцево должны проходить станцію Ясиноватую транзитомъ. Вагоны же, получаемые съ Макѣевской вѣтви (до 150 вагоновъ), изъ Юзова, Мандрыкина, Рудченково и Мушкетово (до 400 вагоновъ), слѣдующіе на сѣверъ, и вагоны, прибывающіе со стороны Криничной (до 230 вагоновъ) и слѣдующіе на югъ къ Мариуполю и, наконецъ, сдаваемые Южными дорогами вагоны (до 300 вагоновъ), а всего около 1.080 вагоновъ должны быть неизбежно переработаны на ст. Ясиноватой.

Между тѣмъ, ст. Ясиноватая совершенно недостаточна для существующей работы, а тѣмъ болѣе для ожидаемой въ 1912 году переработки $1.080 \times 1,35 = 1.460$ вагоновъ въ сутки. Помимо незначительнаго количества путей (24,14 в.), расположеніе ихъ въ виду частичныхъ расширеній станціи, дѣлавшихся за неимѣніемъ достаточныхъ ассигнованій на коренное ея переустройство, крайне неудобно. Вся работа станціи производится черезъ 3 пути, изъ которыхъ 2 пассажирскихъ, такъ что при стоянкѣ пассажирскихъ поѣздовъ, доходящей до 5—6 часовъ, передачи изъ парка въ паркъ и приѣмъ поѣздовъ изъ Криничной и Константиновки, а равно и отправленіе стаповъ весьма затруднительнымъ, что и составляетъ самое слабое мѣсто станціи Ясиноватой.

Актами удостовѣрено, что ст. Ясиноватая по 4—5 часовъ не могла принять поѣздовъ изъ Константиновки и Криничной, останавливая все движеніе на прилегающихъ участкахъ. Ясно, что при такомъ положеніи дѣла, движеніе на прилегающихъ участкахъ нарушилось, станціи забивались и поѣзда бесполезно простаивали по часамъ. Въ виду сего приходилось часть грузовъ изъ Мушкетовскаго района отвлекать отъ Ясиноватой черезъ развѣздъ Широкій-Ларно съ кружностью до 65 вер.

Между тѣмъ полное развитіе станціи Ясиноватой безъ кореннаго ея переустройства совершенно невозможно, а такое вызвало бы несоразмѣрныя затраты, въ виду необходимости перестройки путепровода къ Грачеву, сноса жилыхъ домовъ и крайне дорогого дополнительнаго отчужденія.

Вопросъ объ уничтоженіи сортировки въ Ясиноватой, Авдѣевкѣ и Юзовѣ и устройствѣ одной общей сортировочной станціи въ треугольникѣ Авдѣевка, Юзово, Ясиноватая, въ виду сдѣланныхъ уже на устройство этихъ станцій затратъ около 4.000.000 руб. и весьма значительной стоимости новой станціи въ тре-

угольникъ около 6.000.000 р., еще изучается, въ виду чего ассигнованіе на устройство такой центральной станціи пока не испрашивается.

А такъ какъ ст. Ясиноватую оставить въ настоящемъ ея положеніи не представляется возможнымъ, то съ цѣлью устраненія указанныхъ выше неудобствъ и въ виду увеличенія работы станціи къ 1912 году до 1.460 вагоновъ въ сутки, подлежащихъ сортировкѣ, составленъ проектъ временнаго улучшенія станціи Ясиноватой, а именно: въ треугольникѣ между линіями на Криничную и Константиновку устраиваются отдѣльные парки приѣма поѣздовъ изъ Криничной и Константиновки съ сортировочными и вытяжными путями. Парки эти имѣютъ между собой соединенія. Поѣзда, прибывшіе изъ Константиновки и Криничной, здѣсь же будутъ разсортированы и въ сформированныхъ поѣздахъ преимущественно на Мариуполь пройдутъ станцію Ясиноватую транзитомъ. Этимъ освободится часть существующихъ путей ст. Ясиноватой и въ значительной мѣрѣ облегчится ея работа. Количество добавляемыхъ по составленному проекту путей 9 вер.

Стоимость работъ по составленному проекту и смѣтъ исчислена въ 198.000 руб., въ счетъ конхъ на начало работъ испрашивалось 75.000 руб. на 1909 г. по § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Работа станціи Ясиноватая за 1907 и 1908 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	7.427
Малой скорости	29.222
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	20.031
Отцѣпленныхъ на станціи	20.031
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	313.369
Отцѣпленныхъ на станціи	312.767
Обмѣнъ вагоновъ со включеніемъ принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:	
Принято	29.273
Сдано	83.718
<hr/>	
Итого 162.991	
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы 41.692	
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	28.074.493

ПЕРЕГРУЖЕНО	3.484.029
ВЫГРУЖЕНО	21.654.046
<hr/>	
Всего	53.195.555
Продано пассажирскихъ билетовъ	91.980
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	2.745
Получено	2.265
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	32.511
Получено	31.795
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	88.082
Служебныхъ	225.241
Общее поступленіе въ кассу станціи: 2.900.945 руб. 29 коп.	
За 1908 годъ:	
Отправлено грузовъ малой скорости	17.343.703 пуд.
Прибыло " " "	19.412.607 "
Поездовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	6.447
Малой скорости	29.248
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	20.301
Отцѣпленныхъ на станціи	20.301
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	312.357
Отцѣпленныхъ на станціи	312.417
Обмѣнъ вагоновъ со включеніемъ принятыхъ и сданныхъ зерхъ обмѣна:	
Принято	72.481
Сдано	77.080
<hr/>	
Всего	149.561
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы	33.268
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	18.173.013
Перегружено	3.550.670
Выгружено	23.017.927
<hr/>	
Всего	44.741.610
Продано пассажирскихъ билетовъ	184.645
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	4.101
Получено	4.048

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:

Выдано	23.716
Получено	33.462

Передано телеграммъ:

Частныхъ	93.759
Служебныхъ	239.323

Общее поступленіе въ кассу станціи: 3.139.648 руб. 96 коп.
 Пакгаузы занимають 46,69 кв. саж. и вмѣщаютъ 11,5 вагоновъ.

Крытыхъ платформъ—55,81 кв. саж. на 13,95 вагоновъ.

Открытыхъ платформъ—279,87 кв. саж. на 70 вагоновъ.

На сортировочной платформѣ сортируютъ ежедневно до 35—40 вагоновъ, во время предпраздничное до 50 вагоновъ.

Пакгаузы построены очень плохо: тѣсные и темные.

Одинъ только пакгаузъ крытый.

При станціи Ясиноватая имѣются двое вѣсовъ: въ 2.000 пуд. съ 22 фут. платформой системы Кацъ и въ 1.775 пуд. съ 20 фут. платформой системы Фербенксъ.

По службѣ движенія станція Ясиноватая входитъ во II-е отдѣленіе.

Начальникомъ станціи Ясиноватая было доложено Предсѣдателю подкомиссіи, что станція Ясиноватая имѣетъ 5 направлений: Мушкетово, Криничная, Юзово, Авдѣевка и Скотоватая, кромѣ подъѣздного пути, принадлежащаго Русско-Донецкому о-ву, на которомъ грузится до 140 ваг. въ сутки. Стрѣлокъ 121, постовъ стрѣлочныхъ 23; маневровыхъ паровозовъ 5, пассажирскихъ поѣздовъ проходитъ въ сутки 28 и ускоренныхъ съ пассажирами IV кл. 10, поѣздовъ товарныхъ 90. Оборотъ вагоновъ въ сутки—кромѣ проходящихъ въ среднемъ 1.900; обмѣнъ съ Южными дорогами въ данное время 150 вагоновъ. Всего служащихъ по движенію 230, изъ которыхъ пользуются казенными квартирами 128, остальные на частныхъ, въ деревняхъ и селахъ на разстояніи 4—15 вер. отъ станціи.

Въ 1908 году погружено Ясиноватой угля, желѣза, рельсы и проч. 20.600.000 пуд.; выгружено 29.000.000 пуд., главнымъ образомъ руды, дѣса, хлѣба и пр.

Въ текущемъ году погружено за 8 мѣсяцевъ 15.411.262 пуд. выгружено 12.968.775 пуд. Сортировка сборныхъ вагоновъ въ данное время ежедневно до 50 вагоновъ. Станція освѣщается электричествомъ.

Станція имѣетъ далеко недостаточно путей по предъявленнмъ къ ней требованіямъ, почему при интенсивномъ движеніи загромождаются и является задержка поѣздовъ.

Пассажирскія и служебныя помѣщенія, по докладу начальника станціи, настоятельно требующія расширенія, дѣйствительно тѣсны, въ особенности IV классъ. Питьевой воды въ Ясиноватой

нѣтъ, а таковая доставляется со станціи Криничная баками. Оборотъ вагоновъ за 26-е сентября 2.125, изъ нихъ прибыло 1.020, убыло 1.105, преимущественное направленіе груза въ данное время Мариуполь-портъ и Купянскъ.

За задержку вагоновъ на вѣтви Русско-Донецкаго О-ва взыскано штрафа въ 1908 году 9.923 руб. 65 коп., въ 1909 году за 8 мѣсяцевъ 5.252 руб. 70 коп.

Пассажирское зданіе ст. Ясиноватая островного типа, занимаетъ двухъэтажный каменный домъ съ общей площадью въ обоихъ этажахъ 213 кв. саж. и раздѣленъ на 24 комнаты: залъ I и II класса, залъ III кл. контора и кабинетъ начальника станціи, комната для стражниковъ, комната для артельщиковъ, багажное отдѣленіе, пассажирская касса, кондукторская комната, 2 уборныя съ теплыми клозетами, ламповая и др. Верхній этажъ раздѣленъ на 15 комнатъ, въ нихъ помѣщается телеграфъ, дежурная кондукторскихъ бригадъ, буфетная кухня, жилое помѣщеніе для буфетной прислуги, архивъ и сторожъ.

По службѣ тяги станція Ясиноватая входитъ въ Авдѣевскій участокъ; при станціи имѣется оборотное депо на 2 стойла. Этимъ депо пользуются и Южныя дороги.

Необходимо устройство пути мимо депо, такъ какъ въ настоящее время приходится держать всѣ паровозы горячими.

Мощность источника водоснабженія 20—80 куб. саж.

Складъ топлива имѣетъ вмѣстимость 50 т. пуд.

Расходъ въ мѣсяць для:

Пассажирскихъ паровозовъ 4 т. пуд.

Маневровыхъ „ 15 „ „

Со станціи Ясиноватая подкомиссія отбыла на ст. Юзово по участку Юзово-Ясиноватая.

Участокъ однопутный, протяженіе 13,54 вер., предѣльные подъемы 0,009 на прямыхъ и 0,008 при совпаденіи съ кривой $R=300$ саж. въ обоихъ направленіяхъ. Предѣльный составъ 36 вагоновъ ед. Существующая пропускная способность участка 4 пары поездовъ въ сутки 3 пары пассажирскихъ. Среднее фактическое количество поездовъ въ мѣсяцы максимальнаго движенія пятилѣтія 1903—1907 г.г. было 12 паръ, въ томъ числѣ 3 пары пассажирскихъ.

Дѣйствительный ростъ движенія по этому участку опредѣлился 8⁰/₀ въ годъ.

Въ 1903 г. было перевезено горнозаводскихъ грузовъ 21,0 милл. пуд., въ 1907 г.—28,3 милл. пуд., приростъ за 4 года $\frac{28,3-21}{21} = 34\%$ или около 8⁰/₀ въ годъ; принимая такой же дальнѣйшій ростъ движенія 8⁰/₀ въ годъ, а въ пятилѣтіе 1908—1912 г. 40⁰/₀, потребное къ 1912 г. количество товарныхъ поездовъ будетъ:

Товарныхъ	$9 \times 1,40 = 13$	поѣздовъ.
Факульт.	$13 \times 0,25 = 3$	„
Пассажир.	3	„

Итого . . 19 поѣздовъ.

Недостатокъ пропускной способности 19—17=2 пары поѣздовъ.

Для удовлетворенія этому заданію необходимо на 66-й верстѣ примѣрно посрединѣ перегона длиной 13,54 вер. устроить разѣздъ, что обезпечитъ пропускную способность на 28 паръ поѣздовъ.

На 1909 г. по § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ испрашивалось на приступъ къ работамъ по устройству разѣзда на 66-й верстѣ участка Юзово-Ясиновата 20.000 руб. Кредитъ отпущенъ.

Въ 12 час. 21 мин. пополудни подкомиссія прибыла на станцію Юзово и приступила къ осмотру ея.

Ст. Юзово.

Станція Юзово находится въ началѣ 2-хъ путной линіи Юзово-Маріуполь и соединяется однопутными линіями съ Ясиноватою и Авдѣевкой. Черезъ Юзово направляется на Маріуполь уголь изъ Дебальцевскаго и Мушкетовскаго района, на сѣверъ и западъ уголь съ участка Еленовка—Юзово, а съ запада руда въ большой металлургической заводъ Новороссійскаго О-ва, находящійся при станціи Юзово, и соединенный съ нею частною вѣткою протяженіемъ около 10 верстѣ.

По свѣдѣніямъ Харьковскаго порайоннаго комитета, мѣстная погрузка и выгрузка составляетъ до 360 ваг. въ сутки. Главную часть работы ст. Юзово, кромѣ ежедневной подачи на заводы и приѣма съ заводовъ груженыхъ вагоновъ, составляетъ сортировка прибывающихъ съ юга вагоновъ на Авдѣевку, Ясиноватую и грузовъ, прибывающихъ съ сѣвера и слѣдующихъ на югъ: по станціямъ Маріупольскаго участка, на Саргану и Маріуполь. Количество вагоновъ, подлежащихъ сортировкѣ на ст. Юзово, составляло 960 ваг. въ сутки, а въ 1912 г., въ связи съ ожидаемымъ увеличеніемъ на Маріупольскомъ участкѣ, 1.340 ваг., изъ коихъ до 500 ваг. грузовъ на заводъ и съ завода Юза.

Существующихъ путей ст. Юзово 24,14 вер. недостаточно уже при настоящихъ размѣрахъ движенія, а тѣмъ болѣе при дальнѣйшемъ ожидаемомъ развитіи движенія, при чемъ особенный недостатокъ ощущается въ сортировочныхъ путяхъ, коихъ всего имѣется 6, въ томъ числѣ 2 передаточныхъ на заводъ, а потому для сортировки приходится пользоваться приѣмочными и отпра-вочными путями, что задерживаетъ движеніе поѣздовъ.

Откладывая вопросъ о полномъ переустройствѣ ст. Юзово до окончательнаго рѣшенія объ устройствѣ общей сортировочной станціи въ треугольникъ Юзово-Авдѣевка-Ясиновата и имѣя въ виду нѣкоторое облегченіе ст. Юзово, ожидаемое съ окончаніемъ

Дебальцевскаго узла и предполагаемымъ развитіемъ ст. Ясиноватой, въ 5-лѣтіе 1908—1912 г.г. можно ограничиться частичнымъ расширеніемъ ст. Юзово—добавленіемъ спеціального сортировочнаго парка.

По составленному предварительному проекту добавляется 9 вер. новыхъ путей.

Работа станціи Юзово за 1907 и 1908 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости 1.908

Малой скорости 15.490

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 185

Отцѣпленныхъ на станціи 185

Количество товарныхъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 259.141

Отцѣпленныхъ на станціи 258.521

Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя

вѣтви и заводы 67.174

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено 36.470.358

Перегружено 344.795

Выгружено 37.737.032

Всего . . 74.552.185

Продано пассажирскихъ билетовъ 65.792

Багажныхъ квитанцій:

Выдано 5.421

Получено 6.071

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:

Выдано 54.726

Получено 61.516

Передано телеграммъ:

Частныхъ 10.781

Служебныхъ 125.736

Общее поступленіе въ кассу станціи: 3.067.542 р. 06 к.

За 1908 годъ:

Отправлено 42.086.179

Прибыло 26.701.732

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости 1.918

Малой скорости 14.680

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 43

Отцѣпленныхъ на станціи 43

Количество товарных вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	251.256
Отцѣпленныхъ на станціи	251.284
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя	
вѣтви и заводы	65.641
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	43.527.745
Перегружено	342.986
Выгружено	28.186.774
	Всего . . 72.057.505
Продано пассажирскихъ билетовъ 68.520	
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	5.804
Получено	7.255
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	51.617
Получено	59.843
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	13.401
Служебныхъ	124.280
Общее поступленіе въ кассу станціи: 3.136.005 р. 61 к.	
На станціи Юзово имѣется 130,7 кв. саж. пакгаузовъ, вмѣщ.	
34 ваг.	
Крытыхъ платформъ 102,03 кв. саж. на 34 ваг.	
Открытыхъ платформъ 49,96 кв. саж. на 17 ваг.	
Пакгаузы плохи. Здѣсь же имѣются склады воинскихъ при-	
способленій.	
Начальникомъ станціи Юзово была представлена Предсѣдате-	
лю подкомиссіи справка о работѣ станціи Юзово за 26 сентября	
1909 г.:	
Багажная касса:	
Количество выданныхъ квитанцій на багажъ	20
„ пудовъ отправленнаго багажа	70
„ прибывшихъ багажныхъ квитанцій	39
„ пудовъ прибывшаго багажа	198
Билетная касса:	
Количество проданныхъ билетовъ	379
Товарная касса:	
Количество выданныхъ дубликатовъ б. и м. ск.	208
„ пудовъ отправлен. бол. и мал. ск.	151.743
„ прибывш. дублик. „ „ „ „	178
„ пудовъ прибывшихъ „ „ „ „	218.277
Количество вагоновъ:	
Нагружено	189
Выгружено	175
Общая выручка станціи Юзово 11.458 р. 43 к.	

При станці имѣются одни вагонные вѣсы въ 1.800 пуд. подъемной силы съ 25 фут. длинной площадки системы Людвигъ Шмидтъ.

При станці Юзово имѣется обратное депо на 12 стойлъ. Оно подчинено Мариупольскому основному. Депо расположено въ одномъ прямоугольномъ зданіи: изъ 12 стойлъ 4 ст. ремонтныхъ утилизируются для ремонта классныхъ вагоновъ.

На 1910 годъ по § 9 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ испрашивается на установку поворотныхъ круговъ діаметромъ 71½' на станці Юзово, Попасная и Сватово—36.000 руб., такъ какъ имѣющіеся поворотные круги не только малы для тяжелыхъ паровозовъ, но и не удовлетворяютъ условіямъ прочности.

Пассажи́рскій вокзалъ ст. Юзово, исключая помѣщенія I-го кл., чрезвычайно тѣсенъ сравнительно съ имѣющимся пассажирскимъ движеніемъ; пассажирскихъ билетовъ продается на 400—500 руб. въ сутки. Товарная контора недостаточна.

Мощность источника водоснабженія— $\frac{100}{240}$ к. с.

Вмѣстимость склада топлива равна 200.000 пуд.

Мѣсячный расходъ угля для:

товарныхъ паровозовъ 92 т. пуд.
маневровыхъ „ 24 „ „

По осмотру станці Юзово подкомиссія отбыла на ст. Волноваха, прослѣдовавъ станці: Мандрыкино, Рутченково и Доля безъ подробнаго осмотра.

На станці Рутченково и Мандрыкино при кратковременной остановкѣ поѣзда подкомиссія, Предсѣдателю подкомиссія были переданы слѣдующіе рапорта:

Работа станці Рутченково:

Грузооборотъ за 26 сентября 1909 г. 58 вагоновъ—46.414 п.; за истекшій 1908 г. грузооборотъ—55.617 вагоновъ—53.384.336 пудовъ.

Преимущественное направленіе груза въ послѣднее время Мариуполь—портъ.

На станці Рутченково подкомиссія осмотрѣла только пассажирское зданіе, которое найдено тѣснымъ, причемъ самая планировка вокзала чрезвычайно неудачна: много закоулковъ.

Работа станці Мандрыкино:

за 1908 годъ:

Прибыло грузовъ 1.968.146 пуд.
Отправлено „ 37.528.518 „

За 1909 годъ:

За 25 сентября: Прибыло 6.752 пуда разныхъ грузовъ.

Отправлено 133.130 пудовъ угля.

За 26 „ По очередному не было.

Дополнительныхъ: угля погружено 18.850 п.
 „ прибыло 3.977 п.

Хлѣба къ отправленію ничего не имѣется.

27 сентября грузки 153 ваг. угля.

Къ 11 час. утра 27/ix имѣется подвижного состава 108 крыт.,
откр. 68, Кушмана 2, Арбеля 2. А всего 180 вагоновъ.

Участокъ Юзово—Еленовка протяженіемъ 24,11 вер., двухпутный, наибольшіе подъемы въ нечетномъ направленіи (къ Юзово) 0,008 при совпаденіи съ кривой $R=500$ с., въ четномъ же направленіи (къ Мариуполю) 0,006 послѣ смягченія профиля, произведеннаго въ 1903 году. Предѣльные составы въ нечетномъ направленіи 37 ваг. въ ед., четномъ 44 ваг. ед. Существующая пропускная способность въ нечетномъ направленіи 27, а въ четномъ 33 поѣзда, изъ коихъ 3 пары пассажирскихъ поѣздовъ.

Участокъ Юзово-Еленовка, съ одной стороны, является транзитнымъ на Мариуполь для угля изъ Дебальцевскаго и Мушкетовскаго района черезъ Ясиноватую и Караванную-Доля, въ то же время имѣеть значительную мѣстную погрузку:

Ст. Юзово	до 150 ваг. въ сутки.
„ Рутченково	до 180 „ „
„ Мандрыкино	до 215 „ „
„ Еленовка	до 40 „ „

Главное грузовое движеніе въ навигаціонный періодъ по направленію къ Мариуполю, въ зимніе же мѣсяцы въ направленіи къ Юзово. Кромѣ того, на Юзово идетъ грузъ съ Сартаны и уголь изъ Рутченково и Мандрыкино на Южныя дороги. Такимъ образомъ грузовое движеніе на этомъ участкѣ двухстороннее и пропускная способность должна быть обезпечена въ обоихъ направленіяхъ.

Среднее суточное количество поѣздовъ въ мѣсяцъ максимальнаго движенія прошлаго пятилѣтія 1903—1907 г.г. было въ нечетномъ направленіи 23, а въ четномъ 22 поѣзда, въ томъ числѣ 3 пары пассажирскихъ поѣздовъ безъ факультатива, такъ что пропускная способность участка въ нечетномъ направленіи была уже почти полностью использована.

Движеніе по этому участку непрерывно возрастаетъ:

въ 1903 г. было исполнено	5.282.000 ваг.-вер.
въ 1907 г. „ „	6.443.000 „ „
прирость за 4 года $\frac{6.443-5.282}{5.282}$	$=22\%$ или $5,5\%$ въ годъ.

Въ то же время въ направленіи Юзовка-Еленовка перевезено горнозаводскихъ грузовъ:

въ 1903 г.	62,5 мил. пуд.
въ 1907 г.	82,9 мил. пуд.
прирость за 4 года $\frac{82,9-62,5}{62,5}$	$=32\%$ или по 8% въ годъ.

Въ виду систематическаго роста вывоза угля въ Мариуполь и

ожидаемаго привлеченія груза, съ открытiемъ сквознаго движенія по II-й Екатерининской желѣзной дорогѣ на слѣдующее пятилѣтiе 1908—1912 г. г. принять тотъ же дальнѣйшiй процентъ роста движенія 40% или 8% въ годъ и тогда потребное въ 1912 году количество поѣздовъ будетъ:

нечетное направленiе		четное направленiе	
товарныхъ	20 x 1,40 = 28 поѣзд.	19 x 1,40 = 27 поѣздовъ	
факульт.	28 x 0,15 = 4 „	27 x 0,15 = 4 „	
пассажир. 3 „ 3 „	

Итого . . . 35 поѣздовъ. Итого . . . 34 поѣзда.

Недостатокъ пропускной способности въ нечетномъ направленiи 35 — 27 = 8, а въ четномъ 34 — 33 = 1 поѣзду.

Для удовлетворенiя заданiя на 1912 годъ необходимо блокировать этотъ участокъ на всемъ протяженiи 24,11 вер. и устроить дополнительный блокъ-постъ на 78 вер. между станцiями Юзово и Рутченково и тогда пропускная способность этого участка повысится до 40 паръ. Работы эти были предвидѣны комиссiей инженера Кетрица на 5-ти лѣтiе 1907—1911 г. г.

Смягченiе профиля въ нечетномъ направленiи къ Юзово съ 0,008 до 0,006 возможно, но врядъ ли требуется, такъ какъ это направленiе не грузовое и предѣльный составъ порожнихъ можетъ доходить до $\frac{37 \times 3}{2} = 50$ вагоновъ.

Обслуживанiе этого участка тяжелыми паровозами нежелательно, такъ какъ участокъ этотъ погрузочный, предѣльные составы въ главномъ грузовомъ направленiи къ Мариуполю 44 ваг. ед., при 8-ми колесныхъ паровозахъ и въ виду частыхъ измѣненiй состава по пути отцѣпками и прицѣпками на станцiяхъ весьма рѣдко достигаютъ предѣльной величины, почему ожидать увеличенiя среднихъ составовъ при тяжелыхъ паровозахъ нельзя.

Въ 2 час. 10 мин. пополудни подкомиссiя прибыла на станцiю Волноваха.

По прибытiи на станцiю Волноваха начальникъ станцiи передалъ Предсѣдателю подкомиссiи слѣдующiй рапортъ:

Среднiй суточный оборотъ груза въ 1908 году выразился въ 9.958 пуд., въ 1909 г. по 25 сентября включительно—12.191 пуд.

Оборотъ груза за 1908 годъ:

Нагружено, выгружено и разсортировано груза и багажа:

Багажа:	нагружено и выгружено	3.920 пуд.
Груза:	{ нагружено	1.782.817 „
	{ выгружено	1.481.282 „
	{ разсортировано	316.698 „

Всего 3.584.717 пуд.

Продано пассажирскихъ билетовъ	31.436
Нагружено, выгружено и разсортировано вагоновъ:	
Нагружено	3.062
Выгружено	2.470
Разсортировано	3.023
	<hr/>
	Всего 8.555 ваг.
Оборотъ груза за 1909 годъ по 25 сентября включительно:	
Нагружено, выгружено и разсортировано груза и багажа:	
Багажа: нагружено и выгружено	5.383 пуд.
Груза {	
нагружено	1.601.726 "
выгружено	1.250.212 "
разсортировано	312.374 "
	<hr/>
	Всего 3.169.695 пуд.
Продано пассажирскихъ билетовъ	31.664
Нагружено, выгружено и разсортировано вагоновъ:	
Нагружено	2.633
Выгружено	2.941
Разсортировано	2.743
	<hr/>
	Всего 8.317
Оборотъ груза за 26 сентября 1909 г.	
Багажа: нагружено и выгружено	36 пуд.
Груза {	
нагружено	5.422 "
выгружено	34.738 "
разсортировано	1.189 "
	<hr/>
	Всего 41.385 пуд.
Продано пассажирскихъ билетовъ	121
Нагружено	6 вагоновъ
Выгружено	46 "
Разсортировано	10 "
	<hr/>
	Всего 62 вагона.

Сравнительная вѣдомость преимущественнаго направленія хлѣбныхъ грузовъ, отправленныхъ назначеніемъ Мариуполь-порта въ августъ и сентябрь мѣсяцахъ 1908 и 1909 г. г.

М ѣ с я ц ы.	Количество вагоновъ.	
	1908 г.	1909 г.
Августъ	324	376
Сентябрь	340 по 25/IX вкл.	147 по 25/IX вкл.

Оборотъ поѣздовъ и вагоновъ за 26-е сентября 1909 г.

Количество поѣздовъ	
четныхъ.	нечетныхъ.
Прибыло	24 19
Отправлено	21 21
Количество вагоновъ:	
Прибывшихъ и отправ. съ четн. поѣздами.	Прибывшихъ и отправ. съ нечетн. поѣздами.
Прибыло	834 647
Отправлено	727 737
Маневровыхъ паровозовъ	2
Переработанныхъ вагоновъ	1.758
Количество вагоновъ на 1 час. маневровой работы	36,62

Пассажи́рскій вокзалъ просторный, хоро́шій.

Путевое устройство станціи Волноваха превышаетъ предъявляемая къ ней требованія движенія и потому невольно является вопросъ о несоотвѣтствіи произведенныхъ здѣсь такихъ затратъ въ то время, когда на эти средства можно было произвести гораздо болѣе необходимое развитіе станціи Ясиноватая. На заданный въ этомъ смыслѣ подкомиссіею вопросъ, было сообщено, что управленіемъ Екатерининской желѣзной дороги было сдѣлано представленіе въ такомъ же направленіи, но Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ въ томъ было отказано.

Устраивается централизація за счетъ кредита по постройкѣ II-й Екатерининской дороги.

Работа станціи за 1907 и 1908 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.381
Малой скорости	13.304
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	145
Отцѣпленныхъ на станціи	143
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	58.251
Отцѣпленныхъ на станціи	58.122
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	1.803.677
Перегружено	499.168
Выгружено	1.889.507

Всего . . 4.192.352

Продано пассажирскихъ билетовъ	29.573
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	1.402
Получено	981
Отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	2.843
Получено	4.625
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	14.161
Служебныхъ	154.952
Общее поступленіе въ кассу станціи: 200.123 руб. 10 коп.	
За 1908 годъ:	
Прибыло	1.582.958
Отправлено	465.352
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	2.619
Малой скорости	14.178
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	149
Отцѣпленныхъ на станціи	151
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	87.491
Отцѣпленныхъ на станціи	87.527
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	1.766.216
Перегружено	576.623
Выгружено	1.563.793
	Всего . . 3.906.632
Продано пассажирскихъ билетовъ	31.510
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	1.285
Получено	1 229
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	3.490
Получено	5.052
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	18.336
Служебныхъ	190.802
Общее поступленіе въ кассу станціи: 269.522 руб. 55 коп.	
Пакгаузъ занимаетъ 138,84 кв. саж. и вмѣщ. 70 ваг.	
Крытыхъ платформъ 64,37 кв. саж. на 32 ваг.	
Открытыхъ платформъ 38,11 кв. саж. на 19 ваг.	
Временныхъ приспособленій 50 кв. саж. на 25 ваг.	
Пакгаузомъ служитъ помѣщеніе, передѣланное изъ зданія паровознаго депо.	

Вагонные вѣсы одни, въ 3.325 п. съ двумя площадками, длиною по 21 ф. системы Кацъ.

По службѣ пути ст. Волноваха относится къ 23-му участку.

При станціи Волноваха въ 23-мъ участкѣ службы пути имѣется школа для ремонтныхъ рабочихъ, гдѣ ихъ обучаютъ и выпускаютъ артельными старостами. Обученіе производится группами, по 35 человекъ. Учителемъ въ этой школѣ является старшій дорожный мастеръ, подъ руководствомъ начальника участка службы пути. Курсъ проходитъ каждой группой въ три мѣсяца. Школа помѣщается въ верхнемъ этажѣ каменнаго двухъэтажнаго дома.

Внизу въ этомъ домѣ помѣщается школа для дѣтей на 80 человекъ. Школа одноклассная съ 3-хъ лѣтнимъ обученіемъ.

На станціи Волноваха имѣется обратное депо на 8 стойлъ. Депо подчинено Мариупольскому основному. Зданіе одно, вѣрное.

Сила источника водоснабженія ст. Волноваха $\frac{22}{62}$ к. с.

Складъ топлива имѣетъ запасъ 120.000 пуд. угля.

Мѣсячный расходъ угля для:

товарныхъ паровозовъ	17 т. пуд.
пассажирскихъ „	29 „ „
маневровыхъ „	9 „ „

Въ 2 час. 30 мин. подкомиссія отбыла со ст. Волноваха и въ 4 час. 10 мин. пополудни прибыла на станцію Мариуполь.

Пассажирское зданіе вокзала довольно тѣсно для имѣющагося движенія.

По осмотрѣ вокзала ст. Мариуполь, подкомиссія приступила къ осмотру станціонныхъ устройствъ.

Начальникъ станціи Мариуполь передалъ Предсѣдателю подкомиссіи слѣдующій рапортъ:

Грузооборотъ за истекшія сутки выразился: по станціи Мариуполь—по прибытію 37.200 пуд., по отправленію 4.800 пуд.; по станціи Мариуполь-портъ—по прибытію 416.600 пуд., по отправленію 60.100 пудовъ.

Грузооборотъ за 1908 годъ по станціи Мариуполь по прибытію 7.579.000 пуд., по отправленію 1.590.000 пуд.; по станціи Мариуполь-портъ по прибытію 88.335.702 п. и по отправленію 5.361.193 п.

Преимущественное направленіе грузовъ со станціи Мариуполь и Мариуполь-портъ черезъ станціи Ясиноватая и Дебальцево.

О работѣ станціи Мариуполь за 1907 и 1908 г.г. слѣдуетъ замѣтить:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости	5.538
Малой скорости	13.491

Количество пассажирских вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	8.388
Отцѣпленныхъ на станціи	8.447
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	212.109
Отцѣпленныхъ на станціи	212.449
Нагружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	1.411.144
Выгружено	3.466.649
	Всего . . 4.877.792

Продано пассажирскихъ билетовъ	137.225
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	9.404
Получено	7.202
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	19.586
Получено	28.954
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	21.570
Служебныхъ	139.543
Общее поступленіе въ кассу станціи: 1.538.724 р. 51 к.	

За 1908 годъ:

Отправлено	1.032.230
Прибыло	7.366.679
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	5.884
Малой скорости	13.074
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	22.780
Отцѣпленныхъ на станціи	22.784
Количество товарныхъ вагоновъ.	
Прицѣпленныхъ на станціи	218.218
Отцѣпленныхъ на станціи	218.302
Нагружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	1.939.859
Выгружено	7.520.230
	Всего . . 9.460.089
Продано пассажирскихъ билетовъ 169.728	
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	9.562
Получено	7.299

Количество отдѣльных накладныхъ на грузы:

Выдано	21.893
Получено	30.375
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	23.486
Служебныхъ	148.124

Общее поступленіе въ кассу станціи: 1.760.092 руб. 34 коп.

Пакгаузы занимаютъ 627,53 кв. саж. и вмѣщ. 29 ваг.

Крытыхъ платформъ 133,35 кв. саж. на 45 ваг.

Открытыхъ „ 35 кв. саж. на 12 ваг.

При ст. Маріуполь имѣются одни вагонные вѣсы въ 2.100 п. съ длиною площадки 22 ф. системы Кацъ.

Недалеко отъ пассажирскаго вокзала расположена товарная контора, которая тѣсна, занимаетъ низкое и темное помѣщеніе. При имѣющемся на ст. Маріуполь громадномъ оборотѣ, помѣщеніе товарной конторы представляется неудовлетворительнымъ.

Во дворѣ дома товарной конторы, въ сараѣ, помѣщается мастерская, кузница и кладовая 11-го участка службы пути. Видъ этихъ помѣщеній чрезвычайно плохъ.

Далѣе идутъ товарныя платформы открытыя и закрытыя.

Цѣнный прибывающій товаръ помѣщается въ каменномъ пакгаузѣ.

Станціонныхъ путей недостаточно.

Въ погрузочномъ дворѣ для навалочныхъ грузовъ очень тѣсно.

Съ товарной станціи подкомиссія направилась къ осмотру Маріупольскаго основнаго паровознаго депо.

Депо имѣетъ 21 стойло; 9 ст. находятся въ одномъ прямоугольномъ зданіи и 12 ст. въ одномъ вѣрномъ. Длина ст. въ вѣрномъ—22,615 метр., приписано къ нему 134 паровоза, 102 пассажирскихъ вагона и 15 водокачекъ.

Пробѣгъ паровозовъ за 1908 годъ выразился въ 3.101.169 паровозо-версть.

Границы 7-го Маріупольскаго участка службы тяги слѣдующія: Маріуполь - Волноваха - Цареконстантиновка, Волноваха - Доля-Юзово.

Паровозы Маріупольскаго депо обслуживаютъ товарные поѣзда въ слѣдующихъ предѣлахъ: Маріуполь-Волноваха-Доля-Караванная-Мушкетово и Маріуполь-Юзово-Авдѣевка; пасс. — Маріуполь-Юзово-Ясиноватая-Дебальцево.

При депо имѣются мастерскія.

Для сборки подвижнаго состава имѣется 192,40 кв. саж. при 6 ст. Общая площадь крытыхъ помѣщеній 333,12 кв. саж.

Металлообдѣлоч. станковъ 15, огней 8.

Мастерскія съ трудомъ справляются съ той работой, которая въ нихъ должна производиться.

Вагонная мастерская расположена на открытомъ мѣстѣ, слѣдствіемъ чего является частое воровство.

Въ отношеніи водоснабженія ст. Мариуполь находится въ очень неблагопріятныхъ условіяхъ. Вода не только не годна для питья, но совершенно не годится и для котловъ, такъ какъ разьѣдаетъ мѣдныя части въ силу большого количества содержащихся въ ней солей.

Вода для питья подвозится.

Подкомиссіей было усмотрѣно, что имѣющійся при депо поворотный кругъ устроенъ на песчаномъ грунтѣ, почему не представляется возможнымъ ставить на него паровозы тяжелого типа.

Также было отмѣчено и то обстоятельство, что одного поворотнаго круга здѣсь недостаточно.

По осмотрѣ ст. Мариуполь подкомиссія приступила къ осмотру Мариуполь-портъ.

Ст. Мариуполь- Портъ.

Мариупольскій портъ расположенъ на сѣверномъ берегу Азовскаго моря между двумя песчаными косами, Ляпиной и Бѣлосарайской.

Въ длину между оконечностями упомянутыхъ косъ рейдъ имѣетъ около 33 клм., ширина его около 6 клм. Въ сѣверо-западной части рейда впадаетъ въ море р. Кальміусъ, на правомъ берегу которой расположенъ гор. Мариуполь.

Въ рѣкѣ имѣется небольшой портъ для мелкихъ судовъ, а далѣе, къ юго-западу отъ устья рѣки, расположенъ глубокій морской портъ.

Портъ замерзаетъ въ среднемъ на 3 мѣсяца, съ декабря до начала марта, ледъ бываетъ толщиною въ 1 футъ и въ рѣдкія зимы доходитъ до 2 ф. Средина залива замерзаетъ рѣдко.

Аванъ-портъ морского порта служитъ убѣжищемъ судамъ во время бури, въ немъ могутъ догружаться суда, начавшія загрузку въ болѣе мелководныхъ портахъ Азовскаго моря.

Въ Мариупольскомъ порту ощущается крайній недостатокъ въ складочныхъ помѣщеніяхъ для хлѣба, что и вызвало предположеніе объ устройствѣ 3-го бассейна специально для хлѣбнаго экспорта съ оборудованіемъ его элеваторами, хлѣбными магазинами и пр. Окончательнаго рѣшенія вопроса, кѣмъ будетъ производиться постройка элеваторовъ и магазиновъ—управленіемъ дороги или распоряженіемъ портового управленія, еще не имѣется, а потому исчисленіе кредита, необходимаго для сего на 5-ти-лѣтіе, сдѣлано быть не могло.

Изъ имѣющихся подъемныхъ и грузовыхъ приспособленій въ порту одна эстакада металлическая (въ новомъ порту) находится въ вѣдѣніи портового управленія, а другая деревянная эстакада, подъемный гидравлическій кранъ на 50 тоннъ, два опрокиды-

вателя вагоновъ и аппаратъ Гунта,—въ распоряженіи дороги; на 5-ти лѣтіе 1908—1912 г.г. испрашивается кредитъ на устройство 2-й экстакады и приспособленіе 2-хъ опрокидывателей къ подъемной силѣ 1.200 пуд. О работѣ этихъ аппаратовъ будетъ сказано ниже.

Дѣятельность станціи Маріуполь-портъ непрерывно растетъ. Вагонооборотъ съ 660 ваг. въ 1903 г. выросъ уже до 880 ваг., въ 1907 г., т. е. на 33%, а при ожидаемомъ на 5-ти-лѣтіе 1908—1912 гг. ростѣ движенія по Маріупольскому участку въ 50%, вагонооборотъ ст. Маріуполь-портъ можетъ достигнуть къ 1912 г. $880 \times 1,50 = 1.320$ ваг. въ сутки, изъ коихъ 660 ваг. прибытія и столько же отправленія.

Принимая во вниманіе, что въ Маріупольскомъ портѣ производится весьма детальная сортировка вагоновъ по бассейнамъ, участкамъ для складовъ угля, амбарамъ, таможи и проч., что весьма значительная часть путей занята исключительно подъ выгрузку и что съ увеличеніемъ движенія на 50% существующихъ путей будетъ недостаточно, является необходимымъ развитіе путей до надлежащихъ размѣровъ для возможности выполнения ожидаемаго вагонооборота порта.

Возможное развитіе станціи въ предѣлахъ территоріи и имѣвшагося ассигнованія уже сдѣлано, дальнѣйшее же расширеніе станціи невозможно за неимѣніемъ свободной площади, а посему для удовлетворенія заданія на 1912 г. и возможности развитія станціи въ дальнѣйшемъ, приходится имѣть въ виду устройство передъ портомъ особой сортировочной станціи на полное количество прибывающихъ вагоновъ и вынести ее за предѣлы порта по направленію къ ст. Маріуполь, гдѣ имѣется площадка длинной около $2\frac{1}{2}$ вер., при довольно ровной мѣстности. Новая сортировочная станція должна будетъ имѣть паркъ пріема съ сѣвера и паркъ сортировки для детального выдѣленія вагоновъ по бассейнамъ, угольнымъ участкамъ, амбарамъ и таможи и проч. Существующая же станція Маріуполь-портъ будетъ предназначена исключительно для выгрузки прибывающихъ вагоновъ и формированія порожняка на сѣверѣ.

Новая сортировочная станція должна быть разсчитана на 660 ваг. прибытія и имѣть путей: $660 \times 14 = 9.240$ п. с. или 18,5 верстѣ.

По полученнымъ М. П. С. свѣдѣніямъ отъ портового вѣдомства, въ Маріупольскомъ порту въ будущемъ году предполагается значительное расширеніе и углубленіе бассейновъ съ устройствомъ новаго хлѣбнаго порта. Въ виду этого обстоятельства приступить въ 1909 г. къ коренному переустройству путей въ порту не представлялось возможнымъ. На частное развитіе станціи Маріуполь и Маріуполь-портъ испрашивалось въ 1909 г. по § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ—

30.000 р. Сумма эта отпущена на мелкую укладку путей въ виду чрезвычайно возрастающей дѣятельности порта по отправкѣ угля и $\frac{3}{4}$ работъ исполнено за счетъ этого кредита.

При осмотрѣ порта подкомиссіей было установлено, что изъ имѣющейся длины линіи причала—900 саж. только 50 с. такой служить для хлѣбныхъ грузовъ.

Мѣста для выгрузки товара нѣтъ, отсутствіе элеватора сильно даетъ себя чувствовать.

Въ подачѣ вагоновъ въ портъ происходитъ постоянная задержка.

Подкомиссію въ порту сопровождали представители углепромышленности и хозяева хлѣбныхъ грузовъ.

Всѣ ихъ заявленія были обсуждены въ особомъ засѣданіи, протоколъ котораго прилагается отдѣльно.

Рабочіе въ порту работаютъ и въ праздники.

Начальникъ порта сообщилъ Предсѣдателю подкомиссіи, что иногда въ послѣднее время изъ всѣхъ приходящихъ пароходовъ въ портъ можетъ зайти только часть ихъ; такъ, изъ прибывшихъ недавно 29 пароходовъ, 20 помѣстились въ порту, а 9 принуждены были остаться на бочкахъ.

Подкомиссія посѣтила угольную эстакаду, расположенную въ порту. Эстакада эта слана въ аренду о-ву „Продуголь“.

Подкомиссія наблюдала работу этой эстакады: уголь изъ складовъ на портовой территоріи подается вагонетками на эстакаду, въ которыхъ по наклоннымъ желобамъ высыпается въ трюмъ корабля.

Существующая деревянная эстакада для погрузки угля въ суда, построенная въ 1898 году, въ настоящее время пришла въ ветхость. Принимая же во вниманіе, что погрузка при ея помощи, является наиболѣе дешевой и удобной, а также, имѣя въ виду прогрессивное увеличеніе отправки угля изъ порта, М. П. С. предполагаетъ устроить новую металлическую эстакаду 50 саж. длины, стоимостью въ 25.000 съ оборудованіемъ двигателемъ (9.000 руб.) и 40 вагонетками (8.000 руб.). По § 9 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ на 1910 г. испрашивается на этотъ предметъ 42.000 руб.

Здѣсь же расположены углепрокидыватели, принадлежащіе желѣзной дорогѣ, и рядомъ вторая эстакада. Углепрокидыватель представляетъ собою металлическую башню, въ которой помѣщена подвижная платформа для установки на ней вагона съ углемъ. Помощью гидравлическихъ прессовъ и системы полиастовъ платформа съ вагономъ можетъ подыматься, становиться въ наклонное положеніе и засимъ вновь опускаться въ первоначальное положеніе для выкатки опорожненнаго вагона и установки на платформу слѣдующаго вагона съ углемъ. Вагоны, поданный подъ выгрузку, устанавливаются на платформѣ, подни-

мается на известную высоту, затѣмъ наклоняется подъ угломъ въ 50°; по открытіи дверецъ, устроенныхъ спереди вагона, уголь высыпается въ наклонный лотокъ, по которому и спускается въ трюмъ корабля. Подача вагона, выгрузка его и уборка занимаютъ всего около 3 минутъ, что даетъ теоретическую производительность углепрокидывателя, при вагонахъ, вмѣщающихъ 15 тоннъ угля, до 3.000 тоннъ въ 10 рабочихъ часовъ.

Особое вниманіе подкомиссіи обратили на себя аппараты Гунта для выгрузки руды. Выстроены эти аппараты 6 лѣтъ тому назадъ, но они бездѣйствуютъ, тогда какъ устройство ихъ обошлось Министерству 74.000 руб.

Исторія этихъ аппаратовъ такова:

Заводы рудные предъявили желаніе построить эти аппараты за свой счетъ и рискъ, но Министерство не согласилось на такое предложеніе и по разработанному заводоуправляющими проекту выстроило само аппараты Гунта, которые и стоятъ не работая.

По осмотру аппаратовъ Гунта подкомиссія посѣтила амбары транспортной конторы, вмѣщающіе, по словамъ завѣдующаго этими амбарами, до 500.000 пуд.

Было установлено, между прочимъ, что этими амбарами не пользуются нѣкоторые крупные хлѣбопромышленники въ силу особыхъ обстоятельствъ, оставшихся невыясненными для подкомиссіи.

Представителями хлѣбныхъ грузовъ было сообщено, что фрахтъ на хлѣбъ до Роттердама стоитъ 7 коп. за пудъ.

Подкомиссіи была передана объяснительная записка о дѣятельности Маріупольской транспортной конторы Екатеринбургской желѣзной дороги, прилагаемая особо и кромѣ того завѣдывающимъ Маріупольской комиссіонной транспортной конторой былъ переданъ Предсѣдателю подкомиссіи слѣдующій рапортъ:

	Осталось на 1-ое января 1909 г.	Поступило по 27 сентяб- ря 1909 г.	Выпущено по 27 сентяб- ря 1909 г.	Остается на 27 сентября 1909 г.
<i>Экспедиторскіе</i>				
<i>грузы:</i>				
Каменный уголь . . .	801.498	19.720.838	19.558.194	964.642
Антрацитъ	4.450	309.935	285.505	28.480
Алебастръ	—	14.400	14.400	—
Прочіе грузы	—	20.395	20.395	—
Итого	805.948	20.065.568	19.878.894	992.622
Перегружено угля 2-мъ опрокидывате- лемъ	„	1.927.280	1.927.280	—

	Осталось на 1-ое января 1909 г.	Поступило по 27 сентяб- ря 1909 г.	Выпущено по 27 сентяб- ря 1909 г.	Остается на 27 сентября 1909 г.
Перегружено раз- ныхъ грузовъ гид- равлич. кран.	„	35.496	35.496	—
Всего .	805.948	22.028.344	21.841.670	992.622
<i>Хлебные грузы:</i>				
Пшеница	1.620	402.382	305.710	98.292
Ячмень	58.210	850.568	813.764	95.014
Рожь	„	12.524	12.524	„
Овесъ	2.371	—	2.371	„
Сѣмя льняное	1.288	1.091	2.379	„
Итого .	63.489	1.266.565	1.136.748	193.306

Способъ погрузки экспедиторскихъ грузовъ:

Углепрокидывателями	6.996.664
Подъемнымъ краномъ	35.496
Тачками	4.022.184
Эстакадою	9.739.928
Мѣшками	203.020
Взято клиентами своими средствами	844.378

Итого . . 21.841.670

О работѣ станціи Мариуполь—портъ за 1907 и 1908 г.г. слѣдуетъ замѣтить:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости	2.190
Малой скорости	3.840

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи	4.899
Отцѣпленныхъ на станціи	4.898

Количество товарныхъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи	96.560
Отцѣпленныхъ на станціи	96.524

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	8.604.282
Перегружено	409
Выгружено	86.951.507

Всего . . 95.556.198

Продано пассажирскихъ билетовъ 504

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:

Выдано	10.506
Получено	93.428

Передано телеграммъ:	
Частныхъ	10.412
Служебныхъ	38.670
Общее поступленіе въ кассу станціи:	1.029.269 р. 22 к.
	За 1908 годъ:
Отправлено	6.227.227
Прибыло	80.834.194
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	2.204
Малой скорости	3.886
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	6.857
Отцѣпленныхъ на станціи	6.882
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	96.900
Отцѣпленныхъ на станціи	96.948
Нагружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	7.027.273
Выгружено	80.223.392
	<hr/>
	Всего 87.250.665
Продано пассажирскихъ билетовъ	63.362
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	8.156
Получено	90.821
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	11.287
Служебныхъ	40.134
Общее поступленіе въ кассу станціи:	1.200.701 р. 48 к.
Въ порту имѣется только 262,50 к. с. настила на 87 вагоновъ.	
По осмотръ станціи Мариуполь - портъ, подкомиссія возвратилась на станцію Мариуполь, откуда отправилась на засѣданіе съ представителями общественныхъ организацій	
Въ 10 час. 30 мин. пополудни подкомиссія отбыла изъ Мариуполя по направленію къ ст. Илловайская.	
По прибытіи на станцію Илловайская въ 6 час. пополночи подкомиссія приступила къ ея осмотру.	
Ст. Илловайская по службѣ тяги относится къ 12 участку службы.	
При станціи Илловайская имѣется основное паровозное депо. Стойль въ депо 19. Зданіе одно, вѣрное, длина ст. 22.615 метр., приписано 57 паровозовъ, 35 пассажирскихъ вагоновъ и 14 водокачекъ. Пробѣгъ паровозовъ за 1908 г. выразился въ 903.009 паровозоверсть.	
Длина участка—170 версть.	

Паровозы Илловайскаго депо обслуживаютъ товарные поѣзда въ слѣдующихъ предѣлахъ: Илловайская—Доля—Волноваха, Илловайская—Черемухино, Илловайская—Таганрогъ.

Мастерскія Илловайскаго депо отремонтировали за 1908 годъ малымъ ремонтомъ 20 паровозовъ, пассажирскихъ вагоновъ малымъ ремонтомъ—11 и 5.594 товарныхъ вагоновъ малымъ ремонтомъ. Для сборки подвижнаго состава крытыхъ помѣщеній—76,28 кв. саж. на 2 стойла.

Общая крытая площадь 192 кв. саж.

Металлообдѣлочныхъ станковъ 14.

Огней—6.

Водоснабженіе станціи Илловайская неограниченное.

Работа станціи Илловайская за 1907 и 1908 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ;

За 1907 годъ.

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости 4.937

Малой скорости 14.458

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 286

Отцѣпленныхъ на станціи 249

Количество товарныхъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи 107.286

Отцѣпленныхъ на станціи 108.136

Нагружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено 355.900

Выгружено 1.282.822

Всего 1.998.072

Продано пассажирскихъ билетовъ 25.799

Багажныхъ квитанцій:

Выдано 313

Получено 473

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:

Выдано 1.404

Получено 3.273

Передано телеграммъ:

Частныхъ 2.658

Служебныхъ 278.115

Общее поступленіе въ кассу станціи: 149.018 руб. 13 коп.

За 1908 годъ:

Отправлено 308.907 п.

Прибыло 144.024 „

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости	4.737
Малой скорости	16.943

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи	488
Отцѣпленныхъ на станціи	495

Количество товарныхъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи	145.897
Отцѣпленныхъ на станціи	145.978

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	472.934
Перегружено	512.984
Выгружено	2.738.429

Всего 3.724.347

Продано пассажирскихъ билетовъ 36.259

Багажныхъ квитанцій:

Выдано	464
Получено	1.644

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:

Выдано	1.561
Получено	5.122

Передано телеграммъ:

Частныхъ	3.247
Служебныхъ	313.287

Общее поступленіе въ кассу станціи: 181.326 руб. 26 коп.

Пакгаузъ—46,80 кв. саж. на 11 вагоновъ.

Открытыхъ платформъ—28,07 кв. саж. на 5 ваг.

Времен.—38,50 кв. саж. на 8 ваг.

Въ 6 час. 30 мин. подкомиссія отбыла со станціи Илловой-ская и въ 9 час. пополудни прибыла въ Таганрогъ.

Зданіе пассажирскаго вокзала хорошее, вполнѣ достаточное для имѣющагося движенія.

Съ вокзала подкомиссія отправилась къ желѣзнодорожной больницѣ, имѣющей 10 кроватей.

Больница эта помѣщается въ общемъ зданіи съ пріемнымъ покоемъ и представляетъ собой одноэтажный павильонъ общей площадью 46,59 кв. саж., въ которомъ 4 комнаты отведено подъ больницу, 3 комнаты подъ пріемный покой и остальные 3 комнаты отведены подъ квартиру фельдшера и служителя. Это помѣщеніе было занято подъ больницу потому, что больные Таганрогскаго участка дороги, нуждавшіеся въ больничномъ лѣченіи, помѣщались въ городскую Ростовскую больницу, которая, въ виду ея переполненія, весьма часто отказывала въ пріемъ же-

лѣзнодорожныхъ больныхъ. Это обстоятельство побудило, по заявленію представителей Екатерининской дороги, управленіе Екатеринбургской дороги приспособить пріемный покой подъ больницу, которая въ послѣднее время улучшена пристройкой двухъ комнатъ—операционной и перевязочной. При больницѣ имѣется аптека, необходимые инструменты и приборы для стерилизаціи перевязочнаго матеріала и инструментовъ. Около больницы построены холерные бараки, предназначенные въ настоящее время также для больницы.

По осмотрѣ больницы подкомиссія посѣтила товарную контору и приступила къ осмотру станціонныхъ устройствъ.

Товарная контора вполне достаточна для настоящей работы.

Имѣются двѣ крытыхъ платформы и крытый пакгаузъ.

Для сборныхъ грузовъ также имѣется пакгаузъ.

Всѣ зернохранилища дороги въ день посѣщенія подкомиссіи были заполнены.

Начальникъ станціи Таганрогъ передалъ Предсѣдателю подкомиссіи нижеслѣдующій рапортъ о состояніи станціи Таганрогъ къ 7-ми часамъ утра 28 сентября 1909 г:

Больныхъ вагоновъ	106
Къ отправкѣ на Сѣверъ	35
„ „ „ Югъ	26
„ „ „ Азовская гавань	141
Подъ нагрузкой частнаго	31
„ „ казеннаго	5
„ выгрузкой частнаго	112/46/19/59
„ „ казеннаго	28
Порожнихъ вагоновъ	109
Спеціальныхъ	19
Подъ сортировкой	24

Всего 760

Отдѣленіе Государственной Сберегательной кассы:

Годичный оборотъ за 1908 г.	112.000
Мѣсячный „ „ 1909 „	10.000
Вкладчиковъ состоятъ налицо	490
Остатокъ капитала	65.000

О работѣ станціи Таганрогъ за 1907 и 1908 г.г. слѣдуетъ замѣтить:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости	3.871
Малой скорости	12.977

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи	2.307
Отцѣпленныхъ на станціи	2.316

Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	185.288
Отцѣпленныхъ на станціи	186.408
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя	
вѣтви и заводы	40.607
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	3.179.715
Перегружено	957.611
Выгружено	45.526.476
Всего	
	55.663.802
Продано пассажирскихъ билетовъ	
	253.468
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	15.537
Получено	16.185
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	39.537
Получено	77.169
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	48.537
Служебныхъ	314.991
Общее поступленіе въ кассу станціи 1.935.858 руб. 30 коп.	
За 1908 годъ:	
Отправлено	6.761.037 п.
Прибыло	40.281.469 „
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	4.056
Малой скорости	13.882
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	1.796
Отцѣпленныхъ на станціи	1.811
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	185.012
Отцѣпленныхъ на станціи	185.071
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя	
вѣтви и заводы	36.562
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	8.082.161
Перегружено	907.064
Выгружено	44.509.361
Всего	
	53.498.586
Продано пассажирскихъ билетовъ	
	295.764
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	16.939
Получено	18.830

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	39.394
Получено	70.850
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	59.283
Служебныхъ	346.880

Общее поступленіе въ кассу станціи: 2.292.034 руб. 77 коп.

Пакгаузы занимаютъ 290,15 кв. саж. на 97 ваг.

Крытыхъ платформъ 1082 кв. саж. на 361 ваг.

Открыт. „ 938 кв. саж. на 313 ваг.

На ст. Таганрогъ въ день посѣщенія подкомиссіей имѣлось двое вагонныхъ вѣсовъ: 2.125 пуд. съ 24 ф. площадкой системы Фербенксъ и въ 2.050 п.—системы Кацъ. Кромѣ того должны были установить къ 1 октября 1909 г. еще одни, въ 4.200 пуд. съ 56 ф. площадкой, системы Гессе за счетъ кредита, о которомъ упоминалось выше; ст. Таганрогъ входитъ въ число 10 станцій.

Затѣмъ подкомиссія осмотрѣла жилия помѣщенія желѣзно-дорожныхъ агентовъ.

Площадь отчужденія, на которой помѣщаются эти жилия помѣщенія, очень большая.

Первымъ былъ осмотрѣнъ домъ, занимаемый дорожнымъ мастеромъ. Домъ этотъ является особнякомъ, имѣетъ 5 комнатъ, кухню, хорошо отдѣланъ. При домѣ имѣются во дворѣ необходимыя службы. Все это находится въ распоряженіи дорожнаго мастера. Подкомиссіей было установлено, что въ одной изъ комнатъ квартиры дорожнаго мастера занимается табельщикъ, состоящій при дорожномъ мастерѣ. При домѣ имѣется садъ. На вопросъ Предсѣдателя, не примѣняются ли рабочіе для обслуживанія сада, чиновникъ Г. Контроля заявилъ, что этого замѣчено не было.

Примѣчаніе. Позднѣе было сообщено Высшей Комиссіи, что одна комната предоставлена дочери дорожнаго мастера, служащей телеграфисткой на ст. Таганрогъ и не получающей квартирныхъ денегъ.

Въ домѣ, расположенномъ недалеко отъ квартиры дорожнаго мастера, помѣщаются рабочіе службы пути. Въ домѣ только двѣ сравнительно небольшихъ комнаты и передняя. Въ одной комнатѣ помѣщается 16 коекъ, въ другой 20.

Рабочіе живутъ очень тѣсно и при крайне неудовлетворительныхъ гигиеническихъ условіяхъ.

Затѣмъ подкомиссія посѣтила контору службы пути и мастерскую.

Контора службы пути помѣщается въ небольшомъ каменномъ домѣ, занимаетъ въ нижнемъ этажѣ одну комнату. На верху, по заявленію представителей Екатерининской дор., находится архивъ.

Рядомъ расположенъ домъ, въ которомъ помѣщается квартира

начальника участка службы пути. Квартира состоитъ изъ 7 комнатъ; при домѣ садъ.

Мастерская службы пути очень небольшая.

Подкомиссіей было усмотрѣно, что въ складѣ службы пути имѣется различнаго рода матеріала на значительную сумму, тогда какъ нужды въ этомъ никакой нѣтъ, тѣмъ болѣе, что рядомъ находится матеріальный складъ.

По порученію Предсѣдателя подкомиссіи Н. А. Масловымъ была произведена провѣрка на I уч. службы пути старогодныхъ матеріаловъ, приобретенныхъ непосредственно за счетъ кредитовъ (значащихся остаткомъ безцѣнно). При этомъ оказались матеріалы, поименованные въ нижеслѣдующей вѣдомости:

Вѣдомость старогодныхъ матеріаловъ, приобретенныхъ непосредственно за счетъ кредитовъ (значащихся остаткомъ безъ цѣны).

Наименованіе предметовъ.	На 1-е іюня 1909 г.			
	Количество.	Пуды.	Фунты.	
Ткань	160 ар.	—	—	Матеріалы эти были списаны по документамъ въ расходъ въ прежніе годы до 1 января 1909 г.), а въ дѣйствительности не расходваны и числятся безъ цѣны.
Гонтъ еловый 2×14 в.	400	—	—	
Желѣзо угловое старое 2×4×2½".	—	136	—	
Брусъя дубовые 7"8"×10"×10".	11	—	—	
Кирпичъ огнеупорный.	5060	—	—	
„ красный	9000	—	—	
Трубы гончарныя.	8	—	—	
„ чугуныя съ 1 растр. 7"	29	—	—	
Муфты гончарныя.	45	—	—	
Колѣна гончарныя 0,22 с.	17	—	—	
„ чугуныя водопроводн. 4"	3	—	—	
„ „ „ 7"	2	—	—	
Тройники гончарныя 4 в.	15	—	—	
„ „ 4½ в.	15	—	—	
Патрубки 4 в.	15	—	—	
Вентиляторы комнатные мѣдные	4	—	—	
Факелы смоляныя.	15	—	—	

Наименованіе предметовъ.	На 1-е іюня 1909 г.			
	Количество.	Пуды.	Фунты.	
Трубы чугуи. водопр. старогод. 4" .	18	—	—	Материалы эти были снесены по документамъ въ прежіе годы (до 1 января 1909 г.), а въ дѣйствительности не расходованы и числятся безъ цѣны.
Чашки кловетныя	1	—	—	
Желѣзо полосовое 1/2"×3"	—	37	—	
„ котельное 1/16"	—	1	—	
Жестъ глянцевая русская	—	9	38	
Трубы водопроводн. съ 1 растр. 5" .	9	—	—	
„ „ „ 1 „ 6" .	1	—	—	
Проволока оцинкован. 1 1/2 м/м. .	—	—	30	
„ мѣдная № 16	—	—	10	
Трубы оцинкованныя водосточныя .	—	5	10	
Канать пеньковый	—	1	—	
Замки дверныя желѣзныя	3	—	—	
Вьюшки печныя	32	—	—	
Дверки печныя топоч. чуг. гермет. .	4	—	—	
Тоже поддувальныя.	4	—	—	
Котлы чугуиные	2	—	—	
Дверки желѣзныя для чистки сажи.	6	—	—	
Тоже вьюшечныя	6	—	—	
Душники печныя мѣдныя круглыя .	2	—	—	
Тоже 4-хъ угольныя	2	—	—	
Задвижки чугуиныя печныя	8	—	—	
Бревна дубовыя 9×5 в.	4	—	—	
„ „ 9×4 в.	19	—	—	
„ сосновыя 12×5 в.	1	—	—	
„ „ 9×5 в.	48	—	—	
„ „ 9×4 в.	5	—	—	
„ „ 9×3 в.	6	—	—	
Пластины дубовыя 6×5×2 1/2 в. . .	13	—	—	
„ сосновыя 9×5×2 1/2 „ . . .	126	—	—	

Наименованіе предметовъ.	На 1-е іюня 1909 г.		
	Количество.	Пуды.	Фунты.
Пластины сосновыя $6 \times 5 \times 2\frac{1}{2}$ „ . . .	83	—	—
Доски дубовыя $10\frac{1}{2} \times 10\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2}$ „ . . .	6	—	—
Тоже соснов. обр. $21' \times 10\frac{1}{2}'' \times 2\frac{1}{2}''$	7	—	—
„ „ „ $21' \times 9'' \times 2''$. . .	30	—	—
„ „ „ $21' \times 10\frac{1}{2}'' \times 1\frac{1}{2}''$	11	—	—
Тоже обзел. $21' \times 8\frac{3}{4}'' \times 1''$	95	—	—
Камень бутовый	14,36 к. с.	—	—
Цементъ порландскій.	19 б.	—	—
Изразцы разныхъ размѣровъ	89	—	—
Черепица плоская	1000	—	—
„ коньковая	360	—	—
Картонъ обыкновенный	—	—	7
Графитъ въ пор.	—	2	—
Пакля смоляная	—	7	—
Плиты бетонныя	8	—	—

Матеріалы эти были снесены по документамъ въ расходъ въ прѣкніе годы (до 1 января 1909 г.), а въ дѣйствительности не расходованы и числятся безъ цѣны.

При складѣ службы пути имѣется квартира кладовщика мужбы пути; этотъ кладовщикъ получаетъ окладное жалованье 50 руб.

Кромѣ того, имѣется домъ для письмоводителя и смотрителя зданій службы пути, а также въ отдѣльномъ домѣ помѣщается квартира жандармскаго вахмистра.

При станціи Таганрогъ, входящей въ VI уч. сл. тяги, имѣется основное паровозное депо на 35 стойлъ. Зданіе одно прямоугольное на 25 стойлъ, другое вѣрное на 10 стойлъ.

Приписано 110 паровозовъ, 106 пассажирскихъ вагоновъ и 9 водокачекъ. Пробѣгъ паровозовъ за 1908 годъ 3.741.954 паровозоверсть.

Границы VI участка: Таганрогъ—Амвросіевка, Таганрогъ—Ростовъ. Длина участка 160 версть.

Паровозы Таганрогскаго депо обслуживаютъ товарные поѣзда въ предѣлахъ: Таганрогъ—Илловайское и Таганрогъ—Ростовъ; пассажирскіе—Таганрогъ—Ростовъ и Таганрогъ—Никитовка.

Водоснабженіе ст. Таганрогъ неограниченное.

Запасъ топлива въ складѣ при станціи Таганрогъ 350 т. и

Мѣсячный расходъ угля для:

пассажирскихъ паровозовъ	55 т. пуд.
товарныхъ "	84 т. "
маневровыхъ "	18 т. "

При депо имѣются мастерскія.

Площадь крытыхъ помѣщеній для сборки подвижного состава—382,05 кв. саж. при 13 ст.

Общая площадь крытыхъ помѣщеній 734,65 кв. саж.

Металлообдѣлочныхъ станковъ—36.

Деревообдѣлочныхъ—1.

Огней—10.

Паров. молотъ—2.

По осмотрѣ станціи Таганрогъ подкомиссія посѣтила Азовскую гавань, куда прослѣдовала по соединительной вѣтви.

Азовская гавань.

Таганрогскій портъ расположенъ по сѣверо-восточному берегу Таганрогскаго залива Азовскаго моря.

Естественная глубина моря въ мѣстѣ расположенія порта около 2 метр., но благодаря постояннымъ землечерпательнымъ работамъ проведенъ въ порту морской открытый каналъ длиною около 4 клм. и глуб. 3,8 метр. при среднемъ положеніи горизонта воды въ морѣ. Измѣненіе высоты уровня воды въ морѣ, особенно пониженіе его въ зависимости отъ сѣверо-восточныхъ вѣтровъ—весьма значительно. Наибольшая амплитуда колебанія уровня воды въ Таганрогѣ достигаетъ 4 метровъ. Въ осеннее и зимнее время вѣтра N и NO какъ бы выгоняють изъ залива воду и вслѣдствіе мелководья тогда судоходство прекращается. Явленія эти неблагоприятно вліяють на грузовыя операціи порта, особенно по экспорту хлѣба, такъ какъ наибольшее количество верховыхъ вѣтровъ приходится на позднее осеннее время, именно когда происходитъ самая сильная дѣятельность по отправкѣ зерна за границу. При сильныхъ южныхъ и юго-западныхъ нагонныхъ („низовыхъ“) вѣтрахъ глубина моря увеличивается, но при этомъ развивается сильное волненіе, которое иногда препятствуетъ перегрузкѣ товаровъ съ мелкихъ каботажныхъ судовъ на большія суда заграничнаго плаванія, такъ какъ вся операція перегрузки происходитъ въ открытомъ морѣ (на рейдѣ), на разстояніи, въ среднемъ, около 40 километровъ отъ Таганрогскаго порта.

Таганрогскій заливъ зимою покрывается льдомъ; навигація продолжается отъ 8 до 9 мѣсяцевъ. Обыкновенно открытіе навигаціи происходитъ въ первой половинѣ марта, а закрытіе въ первой половинѣ ноября. Глубина Таганрогскаго залива по самому глубокому мѣсту фарватера не превышаетъ 6¹/₂ метровъ.

Полная стоимость развитія станціи опредѣляется въ суммѣ 110.250 руб., въ счетъ коей для начала работъ испрашивалось по § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ на 1909 г.—70.000 руб. Кредитъ этотъ былъ исключенъ Законодательными Учрежденіями. Въ виду сего, въ расцѣночную вѣдомость дополнительныхъ работъ и поставокъ 1910 года кредитъ этотъ не включался, въ предположеніи, что работы эти могутъ быть еще на нѣкоторое время отложены. Однако, осенью прошлаго года, когда смѣта на 1910 годъ была уже составлена, поступили въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ ходатайства Таганрогскаго биржевого комитета и члена Государственной Думы Черницкаго о неотлагательномъ приступѣ къ работамъ по развитію ст. Азовская Гавань. Эти ходатайства были поддержаны Министромъ Торговли и Промышленности.

Необходимость скорѣйшаго производства этихъ работъ выяснилась именно въ теченіе осенней хлѣбной кампаніи, когда привозъ хлѣба въ портъ значительно увеличился; такъ, въ августѣ было подвезено 5.170 вагоновъ противъ 3.709—1908 г., въ сентябрѣ—5.098 противъ 1.640—1908 г., въ общемъ въ 1909 г. прошло черезъ станцію 23.209 вагоновъ хлѣба противъ 12.936 вагоновъ 1908 года.

Подкомиссіей было усмотрѣно недостаточное освѣщеніе станціи.

Имѣющіеся здѣсь амбары построены были съ расчетомъ на переработку не болѣе 4 вагоновъ, въ настоящее же время имъ приходится перерабатывать до 50 вагоновъ, слѣдствіемъ чего является то обстоятельство, что хлѣбный грузъ, не помѣщающійся въ амбарахъ, вываливается на площади подъ открытымъ небомъ и такого хлѣба подкомиссіи пришлось видѣть довольно значительное количество.

На территоріи пристани масса хлѣба лежитъ въ кучахъ и въ мѣстахъ, не защищенныхъ отъ порчи.

По сообщенію начальника порта баржи могутъ принять въ день до 400.000 п. Крімъ того, начальникъ порта сообщилъ, что необходимо пробить ворота въ ремонтный бассейнъ, въ противномъ случаѣ нѣтъ смысла строить амбары.

Начальникъ порта передалъ Предсѣдателю вѣдомость о движеніи вагоновъ съ зерномъ, поступившихъ въ Таганрогскій портъ съ 26-го августа по 26-е сентября 1909 г., которая прилагается особо.

О работѣ станціи Азовская Гавань за 1907 и 1908 гг. слѣдуетъ сказать:

За 1907 годъ.

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Малой скорости	1.329
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	16.902
Отцѣпленныхъ на станціи	16.127
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы	10.560
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	654.229
Перегружено.	312.591
Выгружено.	9.002.921
	<hr/>
	Всего . . . 9.969.741
Продано пассажирскихъ билетовъ	80.944
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	12.986
Получено	21.940
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	257
Служебныхъ	20.814
Общее поступленіе въ кассу станціи	1.626.823 руб. 14 коп.

За 1908 годъ:

Отправлено	681.151
Прибыло	13.037.748
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	2
Малой скорости	1.417
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	19.579
Отцѣпленныхъ на станціи	19.612
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы	13.270
Нагружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	750.334
Выгружено	12.252.808
	<hr/>
	Всего . . . 13.003.142
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	12.174
Получено	21.018

Передано телеграммъ:

Частныхъ	160
Служебныхъ	21.039

Общее поступленіе въ кассу станціи 1.916.165 руб. 16 коп.

Пакгаузы занимаютъ 86,05 кв саж. и вмѣщ. 29 ваг. Крытыхъ платформъ—40,88 кв. саж. на 14 ваг. Временныхъ приспособленій—334,34 кв. саж. на 112 ваг.

Городской голова гор. Таганрога передалъ Предсѣдателю подкомиссіи докладную записку, прилагаемую къ настоящему журналу, по поводу постановленія Таганрогской думы 19-го марта 1909 года объ устройствѣ въ Таганрогѣ глубоководнаго порта.

Въ 2 ч. пополудни подкомиссія отбыла изъ Таганрога въ Ростовъ и прослѣдовала этотъ участокъ безъ осмотра.

Въ 3 ч. 50 мин. дня подкомиссія прибыла на ст. Ростовъ Екатерининскій.

Ст. Ростовъ Екатерининскій.

Начальникъ станціи представилъ подкомиссіи нижеслѣдующій рапортъ о грузооборотѣ станціи Ростовъ за 27 сентября 1909 г.:

Прибыло подъ выгрузку 67 ваг., выгружено 34 ваг.,—47.617 п.	
нагружено 7 вагоновъ	3.311 пуд.
перегружено 14 „	11.600 „
разсортировано 8 „	1.871 „
Сдано на Владикавк. дор. 142 гр., 4 пор., 36 цист., — пуд	
„ „ Юго-Вост. „ 74 „ 17 „ — „	47.845 „
Принято съ Владикавк. д. 85 „ 23 „ 45 „ — „	
„ „ Юго-Вост. „ 61 „ 11 „ — „	33.944 „

28 сентября:

Имѣется подъ выгрузкой:

хлѣба	13 ваг.
угля	19 „
разнаго	33 „
перегруза	17 „
сортиров.	12 „

Итого . . . 94 ваг.

Протяженіе путей 9 вер.

Площадь складочныхъ помѣщеній:

Пакгаузы—202,91 кв. саж. на 68 ваг. Крытыхъ платформъ—366,00 кв. саж. на 122 ваг. Открытыхъ платформъ—186,36 кв. саж. на 62 ваг.

О работѣ станціи Ростовъ за 1907 и 1908 г.г. слѣдуетъ за мѣтить:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.860
Малой скорости	8.962

Количество пассажирских вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	11.956
Отцѣпленныхъ на станціи	12.724
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	172.196
Отцѣпленныхъ на станціи	171.980
Обмѣнъ вагоновъ со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:	
Принято	89.539
Сдано	89.279
<hr/>	
Всего	178.818
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы.	
	10.093
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	3.828.345
Перегружено	756.903
Выгружено	9.072.755
<hr/>	
Всего	13.698.003
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	31.429
Получено	18.016
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	2.750
Служебныхъ	274.310
Общее поступленіе въ кассу станціи 695.445 руб. 61 коп.	
За 1908 годъ:	
Отправлено	4.379.536 п.
Прибыло	9.845.269 „
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	4.163
Малой скорости	10.137
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	12.487
Отцѣпленныхъ на станціи	12.496
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	191.216
Отцѣпленныхъ на станціи	191.265
Обмѣнъ вагоновъ, со включеніемъ принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:	
Принято	99.965
Сдано	99.256
<hr/>	
Всего	198.951

Количество вагоновъ поданныхъ, на частныя вѣтви и заводы	11.665
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	4.688.760
Перегружено	1.030.393
Выгружено	10.208.675
Всего	15.927.828

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	33.348
Получено	19.790
Передано талаграммъ:	
Частныхъ	2.626
Служебныхъ	193.737

Общее поступленіе въ кассу станціи 834.358 руб. 65 коп.

Въ Ростовскомъ узлѣ сходятся три дороги: Екатерининская, Владикавказская и Юго-Восточная, имѣющія каждая свою особую станцію. Наибольшій суточный обмѣнъ Екатерининской дороги съ Владикавказской и Юго-Восточными ж. д. по совокупности составляетъ 350 ваг. и въ теченіе ряда лѣтъ онъ не могъ быть повышенъ, въ виду неприспособленности Ростовскаго узла.

Всѣ операціи по обмѣну съ Владикавказской ж. д. производятся на станціи Батайскъ, а съ Юго-Восточными жел. дор. въ ихъ Ростовѣ, причемъ передачи производятся черезъ главные пути ст. Ростовъ-Пассаж. Владикавказской жел. дор., что представляетъ большое неудобство въ виду значительнаго количества пассажирскихъ поѣздовъ, занимающихъ эти пути, и вызываетъ бесполезныя простои вагоновъ за невозможностью ихъ передачи.

Протяженіе станціонныхъ путей ст. Ростовъ—18,98 вер. Среднее прибытіе въ Ростовъ Екатерин. со стороны Таганрога составляло въ 1907 году около 380 вагоновъ, изъ коихъ 320 ваг. шло на передачу и около 60 ваг. подъ выгрузку въ самомъ Ростовѣ Екатерин. Съ развитіемъ ст. Илловайской вагоны, слѣдующіе на передачу, должны приходить уже въ готовыхъ поѣздахъ на 2 чужія дороги и ст. Ростовъ проходить транзитомъ. Получаемые же съ Владикавказской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ поѣзда вслѣдствіе недостаточнаго развитія ихъ обмѣнныхъ пунктовъ часто приходятъ неподобными и въ Ростовѣ Екатеринин. приходится раздѣлить ихъ на Таганрогъ и Харцызскъ, а также дополнять составы вагонами собственной погрузки (около 40 ваг. въ сутки).

Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду недостаточнаго количества пассажирскихъ путей въ Ростовѣ Владикавказской два, три пассажирскихъ состава стоятъ одновременно въ Ростовѣ Екатерининской, занимая напрасно станціонныя пути. Въ виду сего ст. Ростовъ Екатерин., не имѣя достаточно путей для технической

работы вынуждена бываетъ отправлять поѣзда не въ полномъ составѣ и недостаточно подобранными, что, главнымъ образомъ, и заставляетъ отказаться отъ обслуживания участка Ростовъ-Таганрогъ тяжелыми паровозами до переустройства Ростовскаго узла. Проектъ этого переустройства неоднократно разрабатывался Владикавказской и Юго-Восточными ж. д., причемъ предполагалось устройство одной центральной станціи для 3-хъ сходящихся дорогъ. Въ виду же того, что проектъ этотъ еще не сообщенъ Екатеринбургской жел. дор. и стоимость его неизвѣстна, выяснить долю участія въ немъ Екатеринбургской ж. д. не представляется возможнымъ, а потому ассигнованія пока не испрашивается и оно будетъ испрошено лишь по согласованіи окончательнаго проекта переустройства Ростовскаго узла и выясненія его стоимости.

Съ осуществленіемъ этого проекта ст. Ростовъ Екатер. будетъ приспособлена исключительно для мѣстныхъ товарныхъ операций, которыя къ 1912 году, по исчисленіямъ Харьковскаго порайоннаго комитета, могутъ достигнуть въ сутки до 100 ваг. выгрузки и до 50 ваг. погрузки, причемъ грузъ мелочной и крайне разнообразный: желѣзо, мануфактура, свѣжая рыба и т. д., и требуетъ для нарузки и вырузки значительнаго количества путей; въ настоящее время операции эти крайне стѣснены стоянкой пассажирскихъ составовъ и готовыхъ передачъ по приему Владикавк. и Юго-Восточн. жел. дор.

Въ 4 час. пополудни подкомиссія прибыла на ст. Ростовъ н/Д. Владикавказск., гдѣ была встрѣчена управляющимъ и начальникомъ эксплуатаціи Владикавказск. жел. дор.

Во время пребыванія подкомиссіи въ Ростовѣ н/Д. были осмотрѣны пассажирское зданіе ст. Ростовъ н/Д., Владикав. и Ростовъ-Пристань, а затѣмъ 29 сентября подкомиссія имѣла совѣщаніе въ биржевомъ Ростовскомъ н/Д. комитетѣ; протоколь этого совѣщанія прилагается особо.

29 сентября въ 11 час. пополудни подкомиссія отбыла изъ Ростова н/Д. въ Алмазную, куда прибыла въ 7 час. 50 мин. полуночи 30 сентября.

О работѣ ст. Алмазная за 1907 и 1908 г.г. слѣдуетъ сказать:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости	1.513
Малой скорости	11.340

Количество товарныхъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи	140.132
Стцѣпленныхъ на станціи	139.817
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы	125.485

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	96.293.032
Перегружено	1.342
Выгружено	27.853.140
	<hr/>
Всего	124.147.514

Продано пассажирскихъ билетовъ	44.089
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	3.275
Получено	4.240
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	111.174
Получено	47.065
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	4.976
Служебныхъ	40.336
Общее поступленіе въ кассу станцій	2.472.713 руб. 13 коп.

За 1908 годъ:

Отправлено	92.129.624
Прибыло	15.761.510
Поездовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	1.541
Малой скорости	11.232
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	638
Отцѣпленныхъ на станціи	641
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	138.437
Отцѣпленныхъ на станціи	138.835
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы	126.355
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	95.946.000
Выгружено	17.950.900
	<hr/>
Всего	113.896.900

Продано пассажирскихъ билетовъ	57.610
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	4.532
Получено	4.675
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	122.382
Получено	71.522

Передано телеграммъ:

Частныхъ	7.002
Служебныхъ	62.699

Общее поступленіе въ кассу станціи: 3.020.372 руб. 94 коп.

Пакгаузовъ 124,27 кв. саж. на 13 ваг.

Крытыхъ платформъ 124,63 на 15 ваг.

При станціи Алмазная имѣются 4 вагонныхъ вѣсовъ, причемъ на вѣсахъ системы Каца съ подъемной силой въ 4.200 пуд. и длиной площадокъ 56 ф. было демонстрировано передъ подкомиссіей взвѣшиваніе вагоновъ системы Фоксъ-Арбеля безъ расцѣпки. Эти же вѣсы приспособлены и для взвѣшиванія мелкихъ вагоновъ.

Остальные вѣсы: 2.100 п. съ 22 ф. площадкой системы Кацъ, 2.000 п. съ 22 ф. площадкой системы Рааме и въ 3.000 п. и 36 ф. площадкой системы Фербенксъ.

Пакгаузы каменные, крытые желѣзомъ. Кромѣ этого имѣется еще мѣсто для свалки груза.

Въ одномъ изъ домовъ, построенныхъ для служащихъ, живутъ осмотрщики вагоновъ и машинисты.

Осмотрщику полагается одна комната, машинисту 1—2 комнаты. Помѣщеніе тѣсное и не имѣется кухни.

Затѣмъ подкомиссіею былъ осмотрѣнъ приѣмный покой на ст. Алмазная, который оказался крайне неудовлетворительнымъ. Помѣщеніе тѣсное, не вмѣщающее всѣхъ являющихся для осмотра или перевязки, такъ какъ женщины съ грудными дѣтьми ожидали очереди на дворѣ, что въ ненастную погоду, особенно зимою, совершенно недопустимо. Въ виду сего на ст. Алмазной требуется безотлагательно устройство новаго приѣмнаго покоя.

Фельдшеръ, живущій въ этомъ же домѣ, имѣетъ квартиру въ 2 комнаты.

Въ этомъ же домѣ живутъ сигналисты, занимая по одной маленькой комнатѣ.

Въ третьемъ домѣ живутъ стрѣлочники и конторщики. Стрѣлочникамъ полагается по одной комнатѣ, конторщики же помѣщаются по нѣсколько человекъ въ одной комнатѣ.

Въ четвертомъ домѣ живутъ: составители, старшіе телеграфисты, кассиръ и помощникъ начальника станціи.

Старшему телеграфисту полагаются двѣ комнаты и кухня кассиру двѣ комнаты, помощнику начальника станціи двѣ комнаты и кухня.

Дорожный мастеръ имѣетъ квартиру въ 3 небольшихъ комнаты. Вторую половину дома, въ которомъ живетъ дорожный мастеръ, занимаютъ рабочіе, помѣщающіеся по 4 человекъ въ комнатѣ. Кухня общая. Служащіе, которымъ квартира не пола-

гаются, устроили на отчужденной землѣ для себя землянки или очень плохіе деревянные балаганчики, такъ какъ жилья при ст. Алмазная близко не имѣется.

Загѣмъ подкомиссія посѣтила новый баракъ для ремонтныхъ рабочихъ, рассчитанный на 37 коекъ; въ зимнее время однако въ этомъ помѣщеніи находятся до 100 человѣкъ.

Кромѣ того помѣщеніемъ для рабочихъ служить передѣланный пакгаузъ, въ которомъ помѣщаются до 60 рабочихъ.

Въ особомъ двухъэтажномъ домѣ помѣщается училище на 79 человѣкъ; въ этомъ училищѣ обучаются какъ дѣти служащихъ, такъ и постороннія. Обучаются въ училищѣ дѣти обоюго пола; курсъ четырехлѣтній. Во второмъ этажѣ расположены старшіе классы и квартиры учительницы и учителя.

Подкомиссія было доложено, что въ отношеніи питьевой воды ст. Алмазная поставлена въ плохія условія, такъ какъ воду подвозятъ за 3 вер. и она обходится довольно дорого.

Подѣздныхъ путей имѣется около 80 верстѣ.

По осмотрѣ ст. Алмазная, подкомиссія отбыла на ст. Дебальцево, куда прибыла въ 10 час. пополудни.

Ст. Дебальцево.

Пассажирское зданіе ст. Дебальцево представляетъ собой каменное двухъэтажное зданіе, съ подвальнымъ этажемъ. Здѣсь сходятся 5 большихъ вѣтвей и потому собирается очень много пассажировъ. Общая площадь помѣщенія 373,43 кв. саж., причѣмъ первый этажъ имѣетъ 9 комнатъ слѣдующаго назначенія: залъ I и II кл., залъ III кл., вестибюль, контора начальника станціи, почтовое отдѣленіе, телеграфъ, комната жандармовъ, дамская и мужская уборныя.

Второй этажъ состоитъ изъ 25 комнатъ и корридора; изъ нихъ 11 комнатъ отведено подъ квартиры служащихъ, а остальные 14 отведены подъ контору начальника 5 отдѣленія службы движенія, телеграфъ и жандармское отдѣленіе.

Подвальный этажъ состоитъ изъ 15 комнатъ, назначенныхъ подъ буфетную кухню, подъ жилье буфетной прислуги, кочегарку, нѣсколько кладовокъ, батарейную комнату и мастерскую.

Описанное пассажирское зданіе, несмотря на его значительные размѣры, оказывается въ помѣщеніи III кл. нѣсколько тѣснымъ.

При ст. Дебальцево имѣется больница совершеннѣйшаго устройства.

Больница эта, вновь выстроенная, открыта въ 1904 году на 30 кроватей, но въ настоящее время находится 32 кровати; она помѣщается въ отдѣльномъ каменномъ одноэтажномъ домѣ, выстроенномъ по корридорному типу съ боковымъ корридоромъ съ раздѣленіемъ на два отдѣленія: мужское на 19 человѣкъ и женское на 11 человѣкъ. Общая площадь больничнаго зданія—

168,88 кв. саж., причемъ подъ палатами занято 66,70 кв. саж., подъ корридормъ 31,45 кв. саж., подъ операціонной, перевязочной, стерилизаціонной, лабораторіей и подготовительной 17,98 кв. саж., подъ приѣмной и кабинетомъ врача 9,67 кв. саж., подъ комнатою для денного пребыванія больныхъ 5,09 кв. саж. и остальная площадь занята дополнительнымъ помѣщеніемъ.

Высота потолковъ въ палатахъ 2 саж. Кубич. объемъ воздуха на одну кровать составляетъ 4,28 к. саж. Общая площадь свѣта—16,33 кв. саж. Въ операціонной имѣется верхній свѣтъ.

Больница содержится въ большой чистотѣ и порядкѣ. Во всѣхъ больничныхъ помѣщеніяхъ углы соприкосновенія стѣнъ между собой и потолковъ закруглены. Стѣны и потолокъ не имѣютъ никакихъ карнизовъ. Панели въ корридорахъ высотой въ 1 с. выкрашены масляной краской, въ операціонной же и ваннхъ эти части отдѣланы изразцами.

Полы сдѣланы отчасти изъ беренгеймскихъ плитъ, отчасти паркетные.

Отопленіе центральное паро-водяное, низкаго давленія, съ искусственной вентиляціей.

Все больничное помѣщеніе снабжается водою изъ станціоннаго водопровода, причемъ вода эта фильтруется.

При больницѣ устроены отдѣльныя зданія, жилыя помѣщенія для медицинскаго персонала и больничной прислуги, устроены всѣ необходимыя службы и имѣется кругомъ садъ. Въ 1908 г. сдѣлана пристройка къ больницѣ общей площадью въ 22,22 кв. саж., состоящая изъ 4 комнатъ и предназначенная подъ родильное помѣщеніе на 6 кроватей.

Въ то время, когда подкомиссія осматривала пассажирскій вокзалъ, больницу и станціонныя устройства, Н. А. Масловъ, по порученію Предсѣдателя подкомиссіи, произвелъ обзоръ 15-го участка службы пути.

При обзорѣ матеріальныхъ кладовыхъ 15-го участка службы пути на ст. Дебальцево оказалось, что на указанной станціи имѣются значительные запасы матеріаловъ, несмотря на истеченіе строительнаго сезона. Вѣдомость остатка матеріаловъ прилагается къ настоящему журналу. Сумма остатка: стар. матер. на 1 сент. с. г. 31.165 р. 24 к.; новыхъ—168.987 р. 81 к. Это показываетъ, что матеріалы были затребованы не по дѣйствительной надобности. Въ кладовыхъ матеріалы хранятся безъ ярлыковъ. Среди матеріаловъ дороги оказались на храненіи матеріалы рядчиковъ безъ всякихъ документовъ. При провѣркѣ наличія воронокъ желѣзныхъ одноконныхъ оказалось несоотвѣтствіе записи въ книгѣ кладовой, при сличеніи же съ сортовой книгой конторы участка замѣчено, что учетъ воронокъ по книгѣ кладовой, ведется поштучно, а по сортовой—по вѣсу; это приводитъ къ заключенію, что книги кладовщиковъ конторою участка не провѣряются.

При обзорѣни отчетности и дѣлопроизводства въ конторѣ участка свѣдѣнія о количествѣ матеріаловъ въ наличіи получить было нельзя, такъ какъ матеріалы вписываются не на отдѣльныя работы, а на производителей работъ; послѣдніе представляютъ въ контору участка разъ въ мѣсяць отчеты, которые однако не соотвѣтствуютъ дѣйствительности по слѣдующимъ причинамъ:

1) матеріалы вписываются лишь по окончаніи работъ, т. е. списываются гораздо позднѣе фактическаго ихъ употребленія въ дѣло, а именно отъ нѣсколькихъ мѣсяцевъ до 2 лѣтъ;

2) матеріалы сносятся на работы отчасти по дѣйствительности, отчасти по нормамъ расцѣночной вѣдомости и урочнаго положенія.

Какихъ-либо памятныхъ книжекъ, которыя, по объясненію начальника службы пути, имѣются, но не обязательны, предъявлено не было, поэтому совершенно не представилось возможности убѣдиться, чтобы производителями работъ велись своевременно какія-либо записи матеріаловъ, дѣйствительно употребленныхъ на ту или другую работу.

Требованія производителей работъ на матеріалы, предъявленные въ конторѣ участка, оказались безъ обозначенія на нихъ работъ и кредитовъ.

Матеріальные отчеты начальниковъ участковъ службы пути, которые представляютъ собой сводъ всѣхъ отчетовъ производителей работъ и кладовыхъ, также не соотвѣтствуютъ дѣйствительности. Дѣйствительные остатки опредѣляются лишь разъ въ годъ, по окончаніи строительнаго сезона, причемъ по сравненію съ отчетными данными получаютъ излишки и недостачи.

При существующей отчетности ни начальникъ участка, ни фактической контролеръ не могутъ наблюдать своевременно за правильностью расходванія матеріаловъ во время производства работъ и по окончаніи ея установить дѣйствительный остатокъ.

Въ виду изложеннаго обстоятельства, сообщеннаго Н. А. Масловымъ, Предсѣдатель подкомиссіи просилъ начальника службы пути и главнаго контролера Екатеринбургской жел. дор. дать свое по этому вопросу объясненіе;

Въ представленномъ подкомиссіи объясненіи изложено слѣдующее:

Порядокъ получения, расходванія и учета матеріаловъ на участкахъ сл. пути Екатеринбургской ж.д.

„Всѣ матеріалы, необходимые для производства работъ на участкахъ, получаютъ тройнымъ способомъ: 1) путемъ высылки службой пути по требованіямъ, адресованнымъ начальнику пути (весь укладочный путевой матеріалъ, лѣсной и крупный строительные матеріалы: камень, кирпичъ, известь, цементъ, алебастръ и пр., т. е. такіе матеріалы, которые находятся въ непосредственномъ завѣдываніи и на храненіи службы пути); 2) путемъ приобрѣтенія установленнымъ порядкомъ на участкахъ по заказамъ управленія дороги (камень, кирпичъ и пр.); 3) путемъ требованій изъ мѣстныхъ складовъ матеріальной службы.

Требования составляются въ конторахъ участковъ по письменнымъ заявленіямъ подотчетныхъ лицъ, утвержденнымъ подписью начальника участка. Всѣ матеріалы до израсходованія въ дѣло, хранятся въ кладовой участка и на рукахъ у подотчетныхъ лицъ (смотрителей зданій, десятниковъ и дорожныхъ мастеровъ) безъ предварительнаго отнесенія ихъ на работы; эти лица ведутъ имъ учетъ и составляютъ ежемѣсячные матеріальные отчеты, въ которыхъ показывается остатокъ на первое число отчетнаго мѣсяца, приходъ матеріаловъ въ теченіе мѣсяца, расходъ его съ подробнымъ указаніемъ, на какія работы и въ какомъ количествѣ онъ употребленъ.

Всякій матеріалъ, поступающій вышеуказаннымъ порядкомъ на участокъ, записывается въ книгу кладовой, а затѣмъ переносится въ сортовые книги на основаніи фактуръ матеріальной службы по номенклатурнымъ цѣнамъ. Матеріалы списываются со счета участка на основаніи составляемыхъ участкомъ матеріальныхъ отчетовъ, представляемыхъ вмѣстѣ къ платежными свидѣтельствами рядчикамъ и распределеніемъ рабочей силы съ подробнымъ указаніемъ количества матеріаловъ, употребленныхъ на каждую работу. Такимъ образомъ, матеріалы списываются со счета участка немедленно по составленіи платежныхъ свидѣтельствъ на основаніи обмѣровъ подотчетныхъ лицъ. При составленіи обмѣровъ новыхъ и капитальныхъ работъ въ большинствѣ случаевъ присутствуютъ представители контроля.

Матеріальные отчеты подотчетныхъ лицъ, представляемые въ двухъ экземплярахъ, провѣряются въ конторахъ участковъ, послѣ чего одинъ провѣренный экземпляръ съ соотвѣствующими исправленіями возвращается подотчетному лицу для руководства при составленіи слѣдующаго мѣсячнаго отчета.

Хотя, при установленномъ порядкѣ, представляется возможнымъ произвести повѣрку матеріаловъ у каждаго подотчетнаго лица, но таковая повѣрка во время производства работъ, представляется затруднительной и является невозможнымъ провѣрить наличіе матеріаловъ на каждый данный день, безъ затраты на это продолжительнаго времени и не прекращая производимыхъ работъ.

Полная повѣрка всего наличія матеріаловъ на участкѣ, должна производиться по истеченіи строительнаго сезона и во всякомъ случаѣ, должна быть закончена не позже марта мѣсяца за исключеніемъ какихъ либо особыхъ случаевъ. Если при повѣркѣ оказываются какія либо отступленія отъ вышеозначеннаго порядка, то производится раслѣдованіе начальникомъ отдѣленія пути въ присутствіи представителя контроля и управленіемъ дороги принимаются соотвѣтствующія мѣры.

Разсмотрѣвъ, по порученію г. Предсѣдателя Анкетной Комиссіи, матеріальную отчетность на 19-мъ участкѣ службы пути

найдено, что отчетность ведется установленным порядкомъ, за исключеніемъ книги кладовой, которая отчасти замѣняется сортовой книгой и требованіями на израсходованные матеріалы. Кроме того, найдено, что смотритель зданій ведетъ еще особія книжки по сортамъ матеріаловъ съ указаніемъ въ нихъ ежедневнаго расхода на данную работу, находящуюся въ его непосредственномъ распоряженіи, или же на отпускъ по окологкамъ дорожнымъ мастерамъ“.

Изложенное подписано начальникомъ сл. пути, начальникомъ 1 отдѣленія сл. пути и завѣдующимъ отдѣленіемъ фактического контроля.

Главный контролеръ П. А. Григоровичъ въ надписи на вышеприведенномъ объясненіи добавилъ, что „хотя веденіе этой вспомогательной отчетности у смотрителя зданій 19-го участка службы пути и даетъ возможность въ данномъ случаѣ во время производства работъ опредѣлить расходъ на извѣстное число, но требуетъ очень сложной работы. Признавая существующій порядокъ веденія отчетности на участкѣ крайне сложнымъ и обременительнымъ какъ для конторы участка, такъ равно и для ревизующихъ, я полагалъ бы необходимымъ отчетность по службѣ пути пересмотрѣть и переработать въ смыслѣ упрощенія ея, каковое мнѣніе раздѣляется начальникомъ дороги и начальникомъ службы пути“.

Затѣмъ Высшей Комиссіи начальникомъ службы пути было доставлено еще дополнительное объясненіе слѣдующаго содержания:

„По поводу замѣчанія члена Анкетной Комиссіи Н. А. Маслова начальникъ службы пути находитъ необходимымъ дать слѣдующее разъясненіе:

Развитіе ст. Дебальцево (15 уч. сл. пути) началось съ 1906 года и было окончено въ 1909 году, причемъ ежегодно на этой станціи производилось разныхъ строительныхъ работъ на сумму 700.000—800.000 руб. При такихъ условіяхъ, работы на этой станціи носили чисто построечный характеръ и не могли производиться съ соблюденіемъ всѣхъ формъ отчетности, установленныхъ для ремонтныхъ работъ эксплуатационнаго характера. Матеріаль для всѣхъ работъ заготовлялся, какъ это единственно и возможно для крупныхъ построекъ, заблаговременно въ большомъ количествѣ, потребномъ для обезпеченія работъ, и доставлялся на участокъ подъ отчетъ г. начальника участка.

Въ вѣдомости на 1 сентября, представленной Комиссіи, между прочимъ, показанъ матеріаль: шпалы, переводные брусья, рельсы и мостовые фермы, предназначенный для работъ 1910 года; такого матеріала было на сумму до 50.000 руб. и стараго матеріала на 65.000 руб.

Что касается до снесенія матеріаловъ на работы, то по установленному порядку таковыя списываются въ расходъ по мѣрѣ

окончания отдѣльной работы и составленія платежныхъ документовъ. Количество матеріала, употребленнаго на работы, сносится по дѣйствительному количеству, но само собою понятно, что при крупныхъ работахъ не представляется физической возможности всегда учесть полностью употребленный матеріалъ на каждую часть работы, почему для окончательнаго убѣжденія въ правильности расхода матеріаловъ, таковой провѣряется за симъ по нормамъ расцѣпной вѣдомости и „Урочнаго положенія“.

Вообще, окончательное отнесеніе на работы матеріала наступаетъ въ большинствѣ случаевъ черезъ 2—3 мѣсяца послѣ употребленія его въ дѣло, но въ исключительныхъ случаяхъ, когда онъ употребленъ для временныхъ работъ (наприм., рельсы и стрѣлки для временнаго пути), дѣйствительное отнесеніе можетъ быть сдѣлано гораздо позже, даже и черезъ два года, если въ теченіе этого времени матеріалъ находился во временномъ пользованіи или въ подготовительныхъ работахъ.

Во всѣхъ кладовыхъ сл. пути, какъ существующихъ временно, не ведется храненія матеріаловъ подъ ярлыками, установленными лишь для крупныхъ кладовыхъ матеріальной службы; при осмотрѣ кладовой на ст. Дебальцево подкомиссіей, дѣйствительно „были найдены въ ней нѣкоторые предметы оборудованія зданій, поставленные подрядчиками, согласно заключенныхъ съ ними договоровъ; но такъ какъ эти предметы не могли вызывать никакихъ недоразумѣній въ смыслѣ ихъ принадлежности казнѣ или подрядчику, то и не представлялось надобности въ особомъ ихъ учетѣ.

Учетъ матеріаловъ ведется по матеріальнымъ отчетамъ подотчетныхъ лицъ, причемъ установленіе во всѣхъ случаяхъ особыхъ памятныхъ книжекъ не является обязательнымъ; тѣмъ не менѣе, на нѣкоторыхъ участкахъ, не имѣющихъ строительнаго характера, ведутся подотчетными лицами и особыя памятные книжки точнаго и детальнаго, ежедневнаго учета матеріала, въ чемъ подкомиссія могла убѣдиться при осмотрѣ конторы 19 уч. сл. пути на ст. Попасная.

По существующему до сихъ поръ порядку матеріальной отчетности всѣ требованія на матеріалы велись безъ указанія кредита и работы, такъ какъ таковое не требовалось существующими правилами.

О порядкѣ существующей отчетности на участкахъ службы пути былъ составленъ особый актъ за подписью начальника пути и главнаго контролера дороги, врученный Предсѣдателю подкомиссіи при объѣздѣ линіи на ст. Попасной“.

Затѣмъ подкомиссія посѣтила жилия помѣщенія, имѣющіяся при станціи Дебальцево. Начальникъ жандармскаго отдѣленія занимаетъ квартиру въ 5 комнатъ. Далѣе помѣщается участокъ службы пути, квартира помощника начальника участка службы пути—скромная.

Квартира начальника участка службы пути помѣщается въ отдѣльномъ домѣ, расположенномъ въ саду.

Квартира начальника участка службы тяги—среднихъ размѣровъ.

Кладовщикъ участка службы пути занимаетъ 2 комнаты и кухню.

Далѣе расположенъ большой садъ, общій для всѣхъ служащихъ. Въ саду расположенъ домъ, въ которомъ помѣщается клубъ, существующій на членскіе взносы.

Недалеко отъ клуба находится училище на 770 человѣкъ. Обучаются дѣти обоюго пола. Ученіе происходитъ въ двѣ смѣны утромъ и вечеромъ. Учителей 26 человѣкъ, въ число ихъ входятъ 9 учительницъ.

При училищѣ отдѣльно стоитъ церковь, выстроенная на средства служащихъ.

О работѣ станціи Дебальцево за 1907 и 1908 г.г. слѣдуетъ сказать

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.876
Малой скорости	34.380
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	42.810
Отцѣпленныхъ на станціи	42.826
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	474.143
Отцѣпленныхъ на станціи	473.753
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы	638
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	1.064.811
Перегружено	3.731.467
Выгружено	8.867.873
Всего	13.664.051
Продано пассажирскихъ билетовъ	167.982
Багажныхъ квитанцій:	
Выдано	3.276
Получено	4.269
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	3.704
Получено	16.778
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	11.086
Служебныхъ	717.117
Общее поступленіе въ кассу станціи:	551.448 р. 06 к.

За 1908 годъ:

Отправлено	223.505 пуд.
Прибыло	1.031.270 „

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	4.695
Малой скорости	36.102
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	43.323
Отцѣпленныхъ на станціи	43.367
Товарныхъ вагоновъ: прицѣпленныхъ на ст. . .	399.522
" " отцѣпленныхъ " "	399.845
Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы	831
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
Нагружено	1.251.830
Перегружено	3.216.586
Выгружено	8.422.144

	Всего . 12.890.600
Продано пассажирскихъ билетовъ	194.178
Багажныхъ квитанціи:	
Выдано	3.746
Получено	5.195
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:	
Выдано	4.015
Получено	25.306
Передано телеграммъ:	
Частныхъ	146.363
Служебныхъ	776.175
Общее поступленіе въ кассу станціи 606.643 руб. 83 коп.	
Пакгаузы занимаютъ 20,35 кв. саж. и вмѣщ. 7 ваг.	
Крытыхъ платформъ 84,67 кв. саж., вмѣщ. 28 ваг.	
Открыт. " 98,26 кв. саж., вмѣщ. 33 ваг.	
Ст. Дебальцево—центральная станція угольнаго Донецкаго раіона и является узловымъ пунктомъ на Луганскъ, Звѣрево, Попасную, Никитовку, Криничную и II Екатерининскую.	
Проектъ развитія сортировочной станціи Дебальцево и расцѣ- почныя вѣдомости утверждены Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, работы первой очереди уже закончены, а работы второй очереди производятся, причѣмъ всѣ работы по развитію станціи обойдутся въ 2.919 тысячъ рублей.	
Необходимо, однако, замѣтить, что расчеты увеличенія дви- женія, положенныя въ основаніе составителями проекта развитія ст. Дебальцево, совершенно не оправдались.	
Такъ, по даннымъ комиссіи инженера Шухтана со включеніемъ движенія порожнихъ вагоновъ и работы II Екатерининской ж. д., какъ это видно изъ таблицы № 6-й пояснительной записки къ проекту, предположено, что уже въ 1904 году на ст. Дебаль- цево будетъ прибывать и со станціи отправляться 120 поѣздовъ,	

изъ которыхъ 13 пассажирскихъ и 107 товарныхъ; въ послѣднихъ будетъ прибывать съ востока и отправляться на востокъ 2.371 вагонъ, прибывать съ запада и отправляться на западъ 1.480 ваг., а всего перерабатываться 3.851 ваг. въ сутки; между тѣмъ, изъ представленной Комиссiи картограммы заполнения пропускной способности Екатеринбургской жел. дор. на 1908 годъ видно, что если даже сложить не совпадающее по мѣсяцамъ максимальное движенiе по всемъ участкамъ, ведущимъ къ ст. Дебальцево, то и тогда получится, что на ст. Дебальцево прибытiе и отправленiе не превышаетъ 2.020 ваг. при оборотѣ въ 50 товарныхъ поѣздовъ въ среднемъ (по проекту 120); предѣльная же пропускная способность самихъ участковъ, при условiи движенiя 10 кол. паровозовъ выражается въ 1908 г. въ 3.237 ваг. лѣтомъ и 2.884 ваг. зимой, считая и факультативъ, что соотвѣтственно на 16 и на 25⁰/₀ меньше приѣмной способности ст. Дебальцево.

Отсюда ясно, что развитiе ст. Дебальцево сдѣлано въ предположенiяхъ движенiя, не оправдавашагося до настоящаго времени и врядъ ли могущаго оправдаться въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ, особенно съ проведенiемъ Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, отвлекающей отъ Екатеринбургской желѣзной дороги значительное количество груза; такимъ образомъ исполненное развитiе ст. Дебальцево, потребовавшее значительныхъ затратъ, сдѣлано во всякомъ случаѣ преждевременно, въ чемъ подкомиссiя убѣдилась на мѣстѣ, наблюдая фактическую работу станцiи. При этомъ нельзя не замѣтить, что произведенное съ значительными расходами развитiе сосѣдней съ нею станцiи Хацпетовки въ настоящее время оказывается совершенно лишнимъ. Вся работа послѣдней перенесена на ст. Дебальцево и Хацпетовка служитъ мѣстомъ стоянки запаса вагоновъ во время затишья въ движенiи.

Подкомиссiя посѣтила и новую станцiю Дебальцево-сортировочную.

Устроены вполне двѣ горки для четнаго и нечетнаго направленiя.

При посѣщенiи подкомиссiей сортировочной горки происходила сортировка вагоновъ, которая кромѣ обыкновенныхъ сигналовъ руками дѣлается и слѣдующимъ образомъ:

При слѣдованiи вагоновъ съ горки на передней сторонѣ его имѣется помѣтка мѣломъ № пути, на который вагонъ долженъ быть отправленъ; на задней сторонѣ этого вагона помѣченъ № пути, на который будетъ отправленъ слѣдующiй за этимъ вагонъ, дабы стрѣлочникъ могъ приготовить переводъ.

Было, между прочимъ, установлено, что со стороны жандармской полицiи предъявляются слишкомъ тяжелыя требованiя къ дорогѣ по охраненiю вагоновъ съ динамитомъ: жандармская по-

лиція находить необходимымъ охранять такой вагонъ двумя сторожами, а не однимъ, какъ это практиковалось ранѣе.

Затѣмъ подкомиссія осматривала рядъ новыхъ жилыхъ домовъ, отчасти уже занятыхъ служащими, а отчасти свободныхъ.

Въ новой части въ настоящее время устраивается новый угольный складъ, контора отправленія, матеріальный складъ и проч.

Шлаковый кирпичъ, идущій на постройку, поступаетъ сюда за 400 вер. изъ Тритузной.

Подкомиссией было усмотрѣно, что въ новыхъ паровозныхъ зданіяхъ депо, устроенныхъ съ желѣзо-бетонными перекрытіями, работа уже производится, несмотря на то, что вытяжныя трубы еще не поставлены, почему помѣщеніе, хотя и недавно выстроено, уже закопчено.

Поворотные круги имѣются и въ 72 ф. длины; на нихъ паровозъ $4/5$ можетъ быть поворачиваемъ двумя человѣками.

Въ виду перенесенія основного депо съ существующей станціи Дебальцево на новую сортировочную, требовалось устроить на послѣдней склады матеріальной службы, что по расцѣночной вѣдомости развитія Дебальцевскаго узла не было предусмотрено.

Стоимость работъ, заключающихся въ постройкѣ казармъ для угольщиковъ (60 кв. саж. на сумму 10.800 руб.), каменной кладовой (40 кв. саж.—6.000 руб.), подвала на два отдѣленія (40 кв. саж. на 5.000 руб.), сарая (80 кв. саж. на 10.000 руб.), забора (3.000 руб.), эстакады (24.000 руб.) и приобрѣтеніи цистернъ для керосина и нефтяныхъ остатковъ и машиннаго масла (8.000 руб.), исчисляется въ общей суммѣ 66.800 руб., въ счетъ коей по смѣтѣ 1908 г. ассигновано 39.000 руб. на 1909 г. по § 8 ст. I смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 27.800 руб.

Въ помѣщеніяхъ казармъ для угольщиковъ и нѣкоторыхъ другихъ новыхъ постройкахъ печи отошли отъ стѣнъ.

На устройство матеріальнаго склада на новой станціи Дебальцево-сортировочная при западномъ депо испрашивается по § 9 ст. I смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ на 1910 г. 40.000 руб.

По службѣ тяги ст. Дебальцево относится къ 8-му участку службы тяги. Протяженіе участка 300 вер. Границы участка: Дебальцево—Звѣрево, Дебальцево—Алчевская и Дебальцево—Варварополье.

Приписано къ депо 197 паровозовъ, 128 пассажирскихъ вагоновъ и 23 водокачки.

Пробѣгъ паровозовъ за 1908 г.—4.374.103 пар.-вер.

Паровозы Дебальцевскаго депо обслуживаютъ пассажирскіе поѣзда въ слѣдующихъ участкахъ: Дебальцево—Илловайская—Волноваха, Дебальцево—Ясиноватая, Дебальцево—Никитовка, Дебальцево—Звѣрево, Дебальцево—Миллерово, Дебальцево—Варварополье—Попасная—Купянскъ; товарные—Дебальцево—Звѣ-

рево, Дебальцево—Алчевская—Овраги—Пугачево, Дебальцево—Варварополье—Попасная.

Зданіи депо: 7 прямоугольной формы на 28 ст., новыя на ст. Дебальцево—сортировочн. и 2 круглых на 31 стойло на стар. мѣстѣ.

При депо имѣются уч. мастерскія.

Площадь крытыхъ помѣщеній для сборки подвижного состава 466,80 кв. саж. при 15 ст.

Общая площадь крытыхъ помѣщеній—775,94 кв. саж.

Металлообдѣлочныхъ станковъ	23
Деревообдѣлочныхъ „	1
Огней	11

Мощность источника водоснабженія $\frac{150}{200}$ куб. саж. воды.

Складъ топлива при станціи Дебальцево имѣеть 400.000 пудъ запасъ.

Мѣсячный расходъ угля:

для товарныхъ паровозовъ	61.000 пуд.
„ пассажирскихъ „	76.000 „
„ маневровыхъ „	18.000 „

Въ 1 ч. пополудни подкомиссія отбыла со станціи Дебальцево и прибыла на ст. Горловка въ 1 ч. 45 мин. пополудня.

Ст. Горловка.

Пассажирское зданіе вполне достаточное. Отъ задней стороны вокзала идетъ широкій, довольно длинный навѣсъ, служащій соединеніемъ вокзала съ новой пассажирской платформой, устроенной параллельно старой платформѣ, но по другую сторону вокзала и въ нѣкоторомъ отъ него разстояніи.

Работа станціи Горловка за 1907 и 1908 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1907 годъ:

Поездовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

Большой и средней скорости	4.627
Малой скорости	21.701

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи	37
Отцѣпленныхъ на станціи	38

Количество товарныхъ вагоновъ:

Прицѣпленныхъ на станціи	132.965
Отцѣпленныхъ на станціи	133.755

Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя

вѣтви и заводы	57.885
--------------------------	--------

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

Нагружено	48.175.976
Перегружено	2.542.537
Выгружено	4.321.924

Всего 55.040.437

слѣдующіе типы вѣсовъ: 4.200 пуд. подъемной силы съ 56 футовой площадкой системы Кацъ, въ 3.000 пуд. съ 36 футовой площадкой системы Фербенксъ и въ 2.000 пуд. съ 20 футовой площадкой системы Кацъ.

По службѣ движенія ст. Горловка входитъ во 2-е отдѣленіе.

Со ст. Горловка подкомиссія отбыла на станцію Никитовка (Южныхъ), гдѣ была встрѣчена начальствующими лицами Южныхъ дорогъ и, временно простившись съ представителями Екатерининскихъ дорогъ, вмѣстѣ съ представителями Южныхъ дорогъ обследовала ближайшія къ Екатерининской дорогѣ станціи сѣти Южныхъ дорогъ; 1 октября подкомиссія возвратилась съ осмотра вышеуказанной части Южныхъ дорогъ на станцію Попасная (Екатерининской), гдѣ была снова встрѣчена начальствующими лицами Екатерининской дороги.

Участокъ Попасная—Купянскъ (Екатер.) подкомиссія прослѣдовала въ сопровожденіи начальствующихъ лицъ Екатерининской и Южныхъ ж. д.

Станція Попасная узловая для 4-хъ направленій: на Лисичанскъ, Дебальцево, Никитовку и Краматорскую Южныхъ дорогъ и имѣетъ коренное депо для трехъ направленій на Никитовку, Дебальцево и Купянскъ. Съ линіи Дебальцево—Попасная приходятъ груженые вагоны, слѣдующіе далѣе на Купянскъ, Никитовку и Краматорскую, причемъ изъ общаго количества прибывающихъ вагоновъ (600) около 150 ваг. приходятъ въ транзитныхъ поѣздахъ на Купянскъ и въ Попасной только мѣняютъ паровозы и пополняютъ составъ, въ виду разницы въ профилѣ участковъ Дебальцево—Попасная и Попасная—Купянскъ.

Поѣзда, прибывающіе изъ Никитовки, раздѣляются на Купянскъ и Южныя дороги, получаемый же изъ Купянска Южныхъ дорогъ порожнякъ формируется въ поѣзда частью на Никитовку и, главнымъ образомъ, по станціямъ до Дебальцева.

Такимъ образомъ, въ Попасной пересоставляются и сортируются всѣ поѣзда и, кромѣ того, здѣсь же производится обмѣнъ съ Южными дорогами до 150 вагоновъ въ сутки и смѣна всѣхъ паровозовъ, почему ст. Попасная и является сортировочной станціей для сѣвера.

Наибольшее прибытіе въ 1907 году:

Изъ Купянска.	800 ваг. въ сутки.
„ Алмазной.	600 „ „ „
„ Никитовки.	320 „ „ „
„ Южныхъ дорогъ	150 „ „ „

Итого . . 1.870 ваг. въ сутки.

При такомъ значительномъ прибытіи и протяженіи станціонныхъ путей въ 31,10 вер. станція Попасная не всегда можетъ справляться съ предъявляемой къ ней работой: при увеличеніи

движенія или какомъ-либо замѣшательствѣ станція забивается, прекращаетъ пріемъ поѣздовъ и не можетъ производить надлежащей сортировки вагоновъ, что вызываетъ загроможденіе вагонами сосѣднихъ погрузныхъ станцій и уменьшаетъ пропускную способность прилегающихъ участковъ.

Ст. Попасная въ настоящее время является одной изъ наиболѣе недостаточныхъ по своему развитію станцій, тормозящихъ все движеніе на прилегающихъ участкахъ. Въ виду же разрѣшенія постройки Сѣверо-Донецкой дороги, примыкающей къ станціи Камышеватая, переустройство ст. Попасной должно быть согласовано съ передачей груза на новую дорогу, проектъ такого переустройства подлежитъ еще дальнѣйшей разработкѣ и къ работамъ возможно будетъ приступить не ранѣе какъ по полномъ выясненіи потребностей станціи послѣ открытія движенія по Сѣверо-Донецкой дорогѣ. Для устраненія ощущаемыхъ нынѣ затрудненій частично укладкою путей, испрашивалось по § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ на 1909 годъ 50.000 рублей.

На 1910 годъ испрашивается на составленіе проекта развитія ст. Попасная 10.000 руб. По предварительнымъ даннымъ стоимость переустройства превыситъ 1.200.000 руб.

Начальникъ станціи Попасная представилъ Предсѣдателю подкомиссіи нижеслѣдующій рапортъ объ оборотѣ поѣздовъ груженого и порожняго состава за сутки съ 12 час. ночи 30 сентября до 12 час. ночи 1 октября.

ОТКУДА И КУДА.	Прибыло или отбыло.	Число поѣз- довъ.	Грузныхъ.	Порожнихъ.	Резервнъ.	Всего ваго- новъ.
Изъ Купянска	Прибыло.	20	165	490	—	655
На Купянскъ	Отбыло.	28	698	1	1	699
Изъ Дебальцево	Прибыло.	20	471	7	1	478
На Дебальцево	Отбыло.	18	85	457	6	542
Изъ Никитовки	Прибыло.	13	267	15	5	282
На Никитовку	Отбыло.	11	187	96	1	283
Изъ Южныхъ	Прибыло.	9	153	4	—	157
На Южныя	Отбыло.	4	89	—	1	89
Итого	Прибыло.	62	1.056	516	6	1.572
	Отбыло.	61	1.059	554	9	2.613
Всего	—	123	2.115	1.070	15	3.185

О работѣ станціи Попасная за 1907 и 1908 г.г. слѣдуетъ сказать:

За 1907 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.074
Малой скорости	33.457
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	9.858
Отцѣпленныхъ на станціи	9.915
Количество товарныхъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	524.775
Отцѣпленныхъ на станціи	524.520
Обмѣнъ вагоновъ со включеніемъ принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:	
Принято	39.410
Сдано	39.145

Итого. . . . 78.555

Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы		5.057
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:		
Нагружено.	5.847.688	
Перегружено.	2.967.775	
Выгружено	4.923.386	

Всего. . . 13.738.849

Продано пассажирскихъ билетовъ		66.868
Багажныхъ квитанцій:		
Выдано.	1.373	
Получено.	3.522	
Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:		
Выдано.	8.522	
Получено.	10.654	
Передано телеграммъ:		
Частныхъ	10.513	
Служебныхъ.	307.071	
Общее поступленіе въ кассу станціи 360.151 руб. 20 коп.		

За 1908 годъ:

Отправлено	4.911.352 пуд.
Прибыло	1.177.919 „
Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
Большой и средней скорости	3.049
Малой скорости.	34.862
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	10.485
Отцѣпленныхъ на станціи	10.574

Количество товарных вагоновъ:	
Прицѣпленныхъ на станціи	574.885
Отцѣпленныхъ на станціи	575.388
Обмѣнъ вагоновъ со включеніемъ вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ сверхъ обмѣна:	
Принято	42.211
Сдано	42.237

Всего . . . 84.448

Количество вагоновъ, поданныхъ на частныя вѣтви и заводы		6.097
Нагружено, перегружено и выгружено цудовъ груза:		
Нагружено	5.863.326	
Перегружено	4.348.626	
Выгружено	4.835.865	

Всего . . . 15.047.817

Продано пассажирскихъ билетовъ 93.076
Багажныхъ квитанцій:

Выдано	1.651
Получено	3.377

Количество отдѣльныхъ накладныхъ на грузы:

Выдано	9.808
Получено	11.790

Передано телеграммъ:

Частныхъ	12.579
Служебныхъ	338.267

Общее поступленіе въ кассу станціи: 388.241 р. 39 к.

Пакгаузовъ—36,61 кв. саж. на 18 вагоновъ.

Крытыхъ платформъ—69,94 кв. саж. на 35 вагоновъ.

Открытыхъ платформъ—60 кв. саж. на 30 вагоновъ.

При ст. Попасная имѣются одни вагонные вѣсы въ 2.100 пуд. подъемной силы съ 22 футовой площадкой системы Кацъ.

Пассажирское зданіе ст. Попасная представляетъ собой одноэтажный каменный домъ съ общей площадью 159,32 кв. саж. и состоитъ изъ 28 комнатъ слѣдующаго назначенія: залъ I и II кл., залъ III кл., буфетное помѣщеніе, контора начальника станціи, телеграфъ, багажное отдѣленіе, мужская и дамская уборныя, запасныя комнаты и пр. Помѣщеніе вокзала вполне соотвѣтствуетъ своему назначенію.

При ст. Попасная выстроены дежурныя комнаты для паровозныхъ бригадъ, общая площадь ихъ 92,03 кв. саж. Дежурныя комнаты раздѣлены на 21 комнату, изъ нихъ 13 отведены подъ спальни, а остальные имѣютъ другое назначеніе, а именно: 2 столовыхъ, кухня, сушильня, квартира сторожа, умывальная, ламповая, комната для инвентаря, ванная и клозеть.

Дежурныя для кондукторскихъ бригадъ помѣщаются въ старомъ пассажирскомъ зданіи, устроены очень неудобно и содержатся грязно. (Подлежало перестройкѣ въ текущемъ году). Зданіе приспособлено для 66 кроватей.

По службѣ тяги ст. Попасная относится къ 10 участку, имѣетъ основное депо. Депо. расположено въ прямоугольномъ зданіи, имѣющемъ 12 ст., и вѣрномъ на 21 ст. Приписанныхъ 222 паровоза, 46 пассажирскихъ вагоновъ и 17 водокачекъ.

Пробѣгъ паровозовъ за 1908 г. выразился въ 5.487.857 паровозо-верстъ. Длина участка 300 верстъ.

Мастерскія при депо за 1908 годъ отремонтировали малымъ ремонтомъ 207 паровозовъ, 24 пассажирскихъ вагона період. ремонтомъ, 91 пассажирскій и 41.195 товарныхъ вагоновъ—малымъ ремонтомъ.

Площадь крытыхъ помѣщеній для сборки подвижного состава 286 кв. саж. при 9 стойлахъ.

Общая площадь крытыхъ помѣщеній—421,41 кв. саж.

Металлообдѣлочныхъ станковъ—17, огней 8.

Границы Попасненскаго участка тяги слѣдующія: Попасная—Варварополье, Попасная—Очеретино, Попасная—Купянскъ.

Паровозы депо обслуживаютъ товарные поѣзда въ слѣдующихъ участкахъ: Очеретино—Верховцево, Попасная—Купянскъ, пассажирскіе Попасная—Очеретино, Попасная—Купянскъ.

При депо имѣются новые паровозы типа Восточно-Китайской ж. д., предназначенные для работы на участкѣ Попасная—Купянскъ.

При осмотрѣ станціи Попасная мѣстными жителями была передана Предсѣдателю подкомиссіи жалоба, указывающая на существующія неудобства расположенія товарной платформы.

Въ настоящее время товарная платформа окружена желѣзнодорожными путями, почему мѣстнымъ жителямъ приходится объѣзжать эту часть станціи; въ виду сего, казалось бы цѣлесообразнымъ всѣ товарныя операціи перенести на другую сторону станціи.

Складъ топлива при станціи Попасная имѣетъ вмѣстимость 160.000 пуд.

Мѣсячный расходъ угля:

для пассажирскихъ паровозовъ 16 т. пуд.

„ маневровыхъ „ 50 т. пуд.

Сила источника водоснабженія ст. Попасная равна $\frac{80}{250}$ к. с.

На 4 вер. линіи Попасная—Никитовка расположенъ Попасненскій карьеръ, на арендуемой землѣ. Аренды за десятину взимается 800—1.000 руб. въ годъ. Способъ выработки карьера—подрядный. Общая стоимость добычи куб. саж.—3 руб. 69 к.

Со станціи Попасная подкомиссія отбыла на станцію Купянскъ Екатериинской ж. д.

Участокъ Купянскъ—Попасная весь имѣеть въ грузовомъ направленіи подъемъ 0,008. Исключеніе составляетъ лишь подъемъ 0,010 протяженіемъ 335 саж. на 18 вер., въ виду чего зимою приходится уменьшать составы поѣздовъ. Поэтому М. П. С. признало необходимымъ смягчить этотъ подъемъ. Полная стоимость исчислена въ 14.000 руб.: на 1900 г. по § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ испрашивалась эта сумма.

По пути отъ Попасной къ Купянску подкомиссія имѣла кратковременную остановку на ст. Сватово, причемъ начальникомъ станціи былъ переданъ Предсѣдателю подкомиссіи слѣдующій рапортъ о грузооборотѣ станціи:

За 30 сентября: прибыло 76 отправокъ 12.160 пуд., отправлено 31 отправка 16.362 пуд., выручено по билетной кассѣ 186 руб. 44 коп., товарной 3.606 руб. 84 коп.

Грузооборотъ съ 1 января по 31 декабря 1908 года: прибыло 21.680 отправокъ—8.949.265 пуд., отправлено 6.890 отправокъ—1.781.643 пуд., выручено за 1908 г. по билетной кассѣ 51.202 р. 55 коп., товарной 790.737 руб. 56 коп.

Съ 1 января по 1 октября 1909 г. прибыло 14.041 отправка—5.154.908 пуд., отправлено 6.674 отправки—1.701.324 пуд., выручка по билетной кассѣ 47.086 руб. 3 коп., товарной 636.014 р. 72 коп.

Преимущественно отправляется хлѣбный грузъ въ Азовскую Гавань и Мариуполь-портъ.

При станціи Сватово имѣются два вокзала: старый и новый. Новый еще не открытъ и съ открытіемъ его помѣщеніе стараго вокзала будетъ приспособлено подъ дежурную.

Въ 6 час. пополудни подкомиссія прибыла на станцію Купянскъ Екатериинской дороги.

За позднимъ временемъ ст. Купянскъ не была осматрѣна.

Начальникомъ станціи былъ переданъ Предсѣдателю подкомиссіи слѣдующій рапортъ о работѣ станціи Купянскъ:

За 30 сентября сдано на Юго-Восточ. 401 грузъ, 16 пор., всего 417; принято съ Юго-Восточ. 110 грузъ, 284 пор., всего 394; сдано на Южныя 293 грузъ, 5 пор., всего 298; принято съ Южныхъ 127 грузъ, 323 пор., всего 450. На первое октября количественнаго долгу за Юго-Восточ. нѣтъ, за Южными 1.148 вагоновъ, Съ 12 час. ночи 1 октября сдано на Юго-Восточ. 200, принято 117 грузъ; 196 пор.; сдано на Южныя 220, принято 43 гр., 106 пор., имѣется къ сдачѣ на Юго-Восточ. 192 грузъ, на Южныя 123 грузъ, къ отправленію на Попасную 37 грузъ, 72 порож., изъ нихъ крытыхъ конвенціонныхъ 60 полуваг. 2, платф. 10, подъ

сортировкой 55 ваг., подъ перегрузомъ 31 ваг., въ ремонтъ больныхъ 29 груз., 48 порож.

Вѣдомость обмѣна вагоновъ на станціи и обмѣна вагонами съ Южной и Юго-Восточными ж. д. за 1908 г. прилагается къ настоящему журналу особо.

Вслѣдствіе усилившагося обмѣна вагоновъ, доходящаго до 920 ваг. въ сутки, въ 1909 г. требуется частичное добавленіе путей. Согласно составленному проекту стоимость работъ исчислена въ 40.000 руб., каковая сумма и испрашивалась по § 8 ст. 1 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ на 1909 годъ.

Помѣщеніе станціи небольшое. Замѣтна недостаточность освѣщенія станціи.

Со станціи Купянскъ Екатерин. подкомиссія отбыла на станцію Купянскъ Южныхъ дорогъ.

При отбытіи подкомиссіи съ Екатерининской дороги Н. А. Масловымъ были доставлены нижеслѣдующія справки общаго характера, переданныя Н. А. Маслову фактическимъ контролеромъ Будаемъ.

1. По мнѣнію фактич. контр. Будая на Екатерининской желѣзной дорогѣ, главнымъ образомъ, имѣетъ вліяніе на пониженіе дохода слѣдующее обстоятельство: а) неправильная утилизація подвижнаго состава; б) несвоевременное открытіе кредитовъ на производство работъ; в) хищеніе грузовъ и матеріаловъ, провозъ безбилетныхъ пассажировъ и значительное повышеніе цѣнъ на работы и матеріалы.

Вагоны обыкновенно простаиваютъ по станціямъ непроизводительно весьма значительное время, особенно тамъ, гдѣ примыкаютъ вѣтви частныхъ лицъ, а между тѣмъ сплошь и рядомъ дорога отказываетъ отправителямъ предоставить подвижной составъ подъ нагрузку (особенно въ періодъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ іюль—ноябрь), за неимѣніемъ такового.

Было нѣсколько случаевъ, когда агенты станціи, съ цѣлью скрыть простой вагоновъ на вѣтвяхъ частныхъ лицъ, составляли даже фиктивную отчетность, такъ, напр., по ст. Овраги за пять мѣсяцевъ начислено контролемъ штрафа около 1.500 р. за задержку вагоновъ на вѣтвяхъ Селезневскаго общества болѣе положеннаго для погрузки времени. Обнаружено это было путемъ сличенія отчетности службы движенія съ книгой осмотра вагоновъ сл. тяги.

Объ этомъ неоднократно контролемъ сообщалось въ управленіе дороги, причемъ послѣднимъ принимались различныя мѣры—до увольненія со службы своихъ агентовъ, но тѣмъ не менѣе указанные неправильности замѣчаются и въ настоящее время.

Провозъ безбилетныхъ пассажировъ и хищеніе грузовъ за послѣднее время, несмотря на принятіе всѣхъ отъ управленія дороги и мѣстнаго контроля зависящихъ мѣръ, возрастаетъ, но

боротся съ этимъ зломъ положительно невозможно до измѣненія нынѣ существующихъ желѣзнодорожныхъ правилъ, тѣмъ болѣе, что во многихъ случаяхъ принимаютъ участіе сами агенты дороги, какъ напримѣръ: кондукторскія бригады, составители поѣздовъ, вѣсовщики, сторожа и проч.

Замѣчалось, что очень часто управленіемъ дороги открываются на производство работъ кредиты начальникамъ участковъ въ срединѣ лѣта или даже въ концѣ, т. е. въ то время, когда въ первомъ случаѣ рабочая сила обходится очень дорого въ виду наступленія у земледѣльцевъ уборки хлѣба и сѣна, а во второмъ, вслѣдствіе уменьшенія свѣтлаго времени и, обыкновенно, наступленія дождливой погоды.

Для сокращенія расходовъ необходимо и безотлагательно закрыть совершенно бездоходныя вѣтви: Очеретинскую 39 вер. и Первозвановскую 33 версты.

Эти вѣтви приносятъ значительный убытокъ Екатерининской дорогѣ, а въ особенности зимой при снѣжныхъ заносахъ.

На Очеретинской вѣтви товарнаго движенія нѣтъ, а лишь только курсируютъ двѣ пары пассажирскихъ поѣздовъ, но пассажировъ въ этихъ поѣздахъ бываетъ очень мало, примѣрно пять—десять человекъ на весь поѣздъ, состоящій изъ 3—4 классныхъ вагоновъ.

На Первозвановской вѣтви движеніе смѣшанное и только ходятъ поѣзда два раза въ недѣлю по понедѣльникамъ и пятницамъ.

Значительный убытокъ дорогѣ приноситъ содержаніе кладовыхъ службы пути, храненіе матеріаловъ на участкахъ и проч., а между тѣмъ на однѣхъ и тѣхъ же станціяхъ, гдѣ находятся кладовыя службы пути, имѣются спеціальныя склады матеріальной службы, которыми администрація службы пути могла бы пользоваться безъ всякаго ущерба для дѣла.

Такъ, напримѣръ: 1) на ст. Таганрогъ имѣется складъ матеріальной службы и тамъ же кладовая службы пути съ наличіемъ матеріаловъ къ 1-му іюня на сумму 19.347 руб. 74 коп.; 2) тоже на ст. Харцызскъ складъ матеріальной службы и кладовая 2 уч.—на 20.145 руб. 95 коп.; 3) тоже на ст. Юзово матеріальный складъ и кладовая 4 уч.—на 19.931 руб. 72 коп.; 4) тоже на ст. Дебальцево складъ матеріальной службы и кладовая 15 уч.—на 196.835 р. 06 коп.; 5) тоже на ст. Луганскъ главный складъ матеріальной службы съ наличіемъ матеріаловъ на 401.821 руб. 96 коп. и двѣ кладовыя 17 и 18 участковъ. На первомъ—матеріаловъ на 852.445 р. 80 коп. и на второмъ—24.223 руб. 15 коп. Повѣрить матеріалы, находящіеся на учетѣ у службы пути во время производства работъ, совершенно не представляется возможнымъ, такъ какъ никакой отчетности на участкахъ службы пути не составляется до окончанія данной работы, а между тѣмъ нѣкоторыя работы

продолжаются въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, а иногда даже и до двухъ лѣтъ. Матеріалы сносятся по документамъ не по дѣйствительному количеству, а по расцѣночной вѣдомости примѣнительно къ Урочному Положенію, вслѣдствіе чего получаютъ остатки матеріаловъ, которые, однако, не приходуются администраціей пути до обнаруженія таковыхъ фактическимъ контролемъ.

Кромѣ того, также часто замѣчались случаи неправильнаго распредѣленія по кредитамъ рабочей силы, приписки дорожными мастерами несуществующихъ поденныхъ рабочихъ и неправильное веденіе отчетности, о чемъ неоднократно контролемъ сообщалось въ управленіе дороги и послѣднимъ принимались соотвѣтствующія мѣры.

Въ послѣднее время расходы по службѣ тяги значительно сократились вслѣдствіе введенія на дорогѣ положенія о счетоводствѣ въ концѣ 1907 года и выработки расцѣнокъ частью въ 1908 году и частью въ текущемъ 1909 году. Кромѣ того имѣло большое значеніе на уменьшеніе расхода на матеріалы обнаруженіе неправильной выдачи матеріаловъ службой матеріальной для производства работъ службы тяги, а именно: отпускались складами матеріальной службы для мастерскихъ матеріалы въ меньшемъ количествѣ, чѣмъ значилось въ требованіяхъ; составлялись агентами мастерскихъ для агентовъ матеріальной службы фиктивные требованія на матеріалы, совершенно не взятые изъ склада; отпускались складомъ матеріальной службы для мастерскихъ матеріалы негодные, залежавшіеся, не тѣхъ размѣровъ, въ какихъ нуждались мастерскія, почему послѣднимъ приходилось передѣлывать такіе предметы; кражи матеріаловъ и запасныхъ частей младшими агентами службы тяги и т. п.

Несмотря на то, что въ послѣдніе годы цѣны на матеріалы значительно поднялись, расходы же на таковые уменьшились, такъ, напримѣръ, средняя стоимость матеріаловъ, израсходованныхъ на капитальный ремонтъ 8-ми колеснаго паровоза системы „Компаундъ“, выразилась въ 1906 г. въ Александровскихъ мастерскихъ въ суммѣ 4.628 рублей и Луганскихъ мастерскихъ 3.412 руб., а въ 1907 и 1908 г.г. понизилась въ Александровскихъ мастерскихъ до 3.060 руб. и Луганскихъ до 3.200 руб.

Кромѣ того значительно сократились неурочныя работы, обходившіяся дорогѣ весьма дорого.

2. Справка о расходахъ за 1908 г. на содержаніе Очеретинской линіи:

Ремонтъ земляного полотна	4.010 р. 16 к.
„ мостовъ	622 „ — „
„ путепроводовъ	380 „ — „
„ переѣздовъ	836 „ 20 „
„ путевыхъ будокъ и казармъ	996 „ 89 „

Ремонтъ пассажирскихъ зданій	479 р. 70 к.
„ водоемныхъ и водоподъемныхъ зданій	269 „ 92 „
„ жилыхъ домовъ	1.108 „ 78 „
„ стрѣлочныхъ будокъ	26 „ 46 „
Очистка отхожихъ мѣстъ и помойныхъ ямъ	330 „ — „
Отопленіе и освѣщеніе	1.327 „ 34 „
Содержаніе штата служащихъ по надзору за путемъ	9.052 „ 36 „
Содержаніе пути	23.779 „ 62 „
Очистка пути отъ снѣга	15.026 „ 14 „
Итого	
	58.245 р. 57 к.
Расходъ по службѣ движенія и тяги около	30.000 „ — „

А всего расхода 88.245 р. 57 к.

Выручка въ 1906 г. составляетъ около 4.000 р.

Вѣдомости: о старыхъ матеріалахъ, хранящихся на складахъ матеріальной службы и службы пути на 1-е іюня 1909 г., и годномъ, но долго лежащемъ безъ употребленія матеріалъ въ Луганскомъ складѣ матеріальной службы прилагаются къ настоящему журналу особо.

Предсѣдатель подкомиссіи *фонъ-Экспарре*.

Членъ подкомиссіи *Д. И. Герценвицъ*.

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ*.

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ*.
 { *С. Воищевъ*.

IV.

П р и л о ж е н і я.

СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

- I. Карта Екатерининской жел. дор.
- II. Справка о количествѣ поступившихъ и разсмотрѣнныхъ претензій и исковъ за переборы 1906—1909 г.г. (къ вопр. 10).
- III. Нормы и измѣрители для опредѣленія размѣра кредитовъ по содержанию личнаго состава службы сборовъ (къ вопр. 16).
- IV. Свѣдѣнія объ остаткахъ отъ прежнихъ лѣтъ по балансу на 1 января 1909 года (къ вопр. 17).
- V. Свѣдѣнія о долгахъ казенныхъ учреждений на 1 апрѣля 1909 г. (къ вопр. 18).
- VI. Справка о количествѣ поступившихъ и разсмотрѣнныхъ претензій и исковъ за просрочку въ доставкѣ груза (къ вопр. 18).
- VII. Справка объ оставшихся претензіяхъ, неразрѣшенныхъ на 1 сентября 1909 г. (къ вопр. 18).
- VIII. Справка о забракованныхъ паровознымъ испытаніемъ углей въ 1908 и 1909 г.г. (къ вопр. 44).
- IX. Правила о порядкѣ пріобрѣтенія и оприходованія матеріаловъ, заготавливаемыхъ непосредственно службами потребительницами (къ вопр. 53).
- X. Положеніе о перевозкѣ сборныхъ грузовъ (къ вопр. 110—в.).
- XI. Вѣдомость о среднемъ количествѣ единичныхъ телеграммъ, приходившихся на 1 телеграфиста въ 1907 и 1908 г.г. (къ вопр. 138).
- XII. Свѣдѣнія за 1907 и 1908 г.г. о всѣхъ случаяхъ доставленія на дорогу предметовъ и матеріаловъ, принятыхъ заводской инспекціей и оказавшихся неудовлетворительными (къ стр. 112).
- XIII. Планъ Александровскихъ мастерскихъ (къ стр. 149 и сл.).
- XIV. Свѣдѣнія о количествѣ матеріаловъ на 1 іюня 1909 г. въ кладовыхъ участковъ службы пути (къ стр. 313).

СПРАВКА

количество поступивших и рассмотренных претензий и исковъ
за переборъ по Екатерининской желѣзной дорогѣ.

о количествѣ поступившихъ и разсмотрѣнныхъ

	Оставалось на 1-е Января.			Поступило.			Итог проц.
	Количе- ство накладн.	На сумму.		Количе- ство накладн.	На сумму.		
		Руб.	К.		Руб.	К.	
1906 годъ:							
Претензиі	12.880	38.661	78	80 846	248.855	34	93.726
Судебные иски	304	27.657	10	17.408	219.909	65	17.712
1907 годъ:							
Претензиі	8.663	18.714	90	81.163	240.860	34	89.826
Судебные иски	684	48.665	02	14.637	382.279	20	15.321
1908 годъ:							
Претензиі	9.075	36.459	53	98.671	369.247	24	107.746
Судебные иски	666	79.240	—	22.538	708.418	62	23.204
За 6 мѣс. 1909 г.							
Претензиі	11.407	59.943	36	64.909	242.776	68	76.316
Судебные иски	556	31.125	02	10.033	257.623	82	10.589

за переборъ по Екатерининской желѣзной дорогѣ.

Признано подлежащимъ удовлетворенію.					Итого удовле- творено.			Уплачено %		Отказано.		
№ ор.	За счетъ № 193.		За счетъ чуж. дор.		Количе- ство накладн.	На сумму.		На сумму.		Количе- ство накладн.	На сумму.	
	Руб.	К.	Руб.	К.		Руб.	К.	Руб.	К.		Руб.	К.
—	—	—	9.875	55	67.317	92.632	55	} 6.447	69	17.746	176.269	67
45	—	—	361	33	3.523	17.321	78			13.505	181.579	95
46	—	—	12.300	85	70.840	121.338	31	} 4.483	93	11.299	130.463	79
45	—	—	564	—	3.686	18.687	45			10.377	328.998	64
36	—	—	24.509	27	83.961	166.669	63	} 6.869	21	11.117	177.419	39
55	—	—	2.503	03	3.381	14.672	58			19.732	745.879	04
37	—	—	831	91	43.897	32.739	33	} 1.247	43	6.168	145.511	82
20	—	—	1.207	52	2.797	8.827	72			6.078	213.206	63

Нормы и измѣрители для опредѣленія размѣра кредитовъ по содержанію личнаго состава службы сборовъ.

А. Отдѣленіе по разбору претензій о переборахъ и несрочной доставкѣ грузовъ.

Подвижные кредиты (по числу поступившихъ претензійонныхъ накладныхъ) 26 к.

Б. Отдѣленіе статистики.

Подвижные кредиты:

Мостовые билеты черезъ р. Днѣпръ.	0,04 к.
Перевезенныхъ пассажировъ.	0,10 „
„ отправокъ багажа.	1,25 „
„ „ грузовъ	2 „

А. Расходы, измѣняющіеся пропорціонально размѣрамъ движенія.

Для учета:

Выданныхъ за плату пассажирскихъ билетовъ (въ томъ числѣ добавочныхъ за скорость, плацкартъ и проч.).

Мѣстнаго сообщенія.	0,15 к.
Прямого сообщенія.	1, 4 „
Мостовые билеты черезъ р. Днѣпръ.	0,10 „

Багажныхъ перевозокъ:

Мѣстнаго сообщенія	2 к.
Отправленныхъ въ прямомъ русскомъ сообщеніи.	} 8 „
Всѣхъ прослѣдовавшихъ въ международномъ сообщеніи.	

Грузовыхъ отправокъ мѣстнаго сообщенія (кромѣ кредитованныхъ и служебныхъ). 4 „

Грузовыхъ отправокъ, прибывшихъ въ прям. сообщ.:

Съ участіемъ частныхъ дорогъ	10 „
Безъ участія „ „	8,5 „
Грузовыхъ перевозокъ международныхъ сообщеній.	15 „

Служебныхъ перевозокъ:

Мѣстнаго сообщенія, считая по числу перевезенныхъ вагоновъ, когда по одному наряду перевозятся нѣсколько вагоновъ	5 „
Прямое сообщеніе.	15 „

Предложеній на перевозки, по коимъ данною дорогою представляются счета учрежденіямъ (воинск., арестан. и т. п.):

Мѣстнаго сообщенія	7 к.
Прямого сообщенія	13 „
Грузовыхъ перевозокъ, отправленныхъ въ прям. сообщеніи:	
На частную дорогу назначенія	6 к.
„ казенную „ „	1 „
Грузовыхъ перевозокъ, прослѣдовавшихъ транзитомъ, когда данная дорога является первой казенной транзитной, съ частной дороги отправленія:	
На частную дорогу назначенія	6 к.
„ казенную „ „	1 „
Наложенныхъ платежей по наложенію	4 „
Выданныхъ квитанцій дополнителн. и разныхъ сборовъ	4 „

Б. Расходы, хотя и зависящіе, но не вполне ему пропорціональные.

На кассовую повѣрку:

Станцій съ годовымъ денежн. приходомъ до 250.000 р.	— 50 р.
отъ 250.001 р. „ 350.000 „	— 75 „
„ 350.001 „ „ 450.000 „	— 100 „
„ 450.001 „ „ 500.000 „	— 125 „
свыше 500.000 „	— 150 „

На архивъ, регистрацію станціонной отчетности:

Съ документовъ и отчетовъ, поступившихъ со станцій (не считая отобранныхъ билетовъ) . 0,1 к.

На канцелярію:

Съ каждаго агента, занимавшагося въ сл. сборовъ на 1 мая 1908 г. (въ томъ числѣ и въ статистикѣ и въ отдѣленіяхъ по разбору претензій и по снабженію станцій билетами и бланками). 20 р.

На общее счетоводство (отъ денежн. дохода) . 0,0723%

Свѣдѣнія объ остаткахъ отъ прежнихъ лѣтъ по балансу Екатеринбургской дороги на 1-е января 1909 года.

	Состояло долга по 1-е января 1901 г.	Съ 1901 по 1909 г. поступило въ возмѣщеніе суммъ до 1901 г.	Затѣмъ состоитъ долга на 1 января 1909 г.	
			По счетамъ до 1 января 1901 года.	По счетамъ съ 1901 по 1908 г.г. включительно.
И Т О Г О .				
НАИМНОВАНИЕ СЧЕТОВЪ.				
По счетамъ:				
1	Высочайшаго Двора и лицъ Императорской фамилиі			
2	Военнаго вѣдомства			
3	Морского вѣдомства			
4	Разныхъ пражительственныхъ учреждений			
5	Краснаго Креста			
} С м . п р и л о ж е н і е к ъ в о п р о с у 1 8 п р о г р а м м ы .				
6	А. Выясненныя и непоступившія суммы. Управленія дороги:			
	а) позанмствования	4.450.077 15	766.013 51	11.492.419 53
	б) за провозъ матеріаловъ для нужды дороги	593.560 62	247.463 09	953.503 89
			1.013.476 60	12.445.923 42
7	Недоборовъ и недовозосовъ по наче- татъ К—ля	186.001 18	95.463 17	—
Б. Не выясненныя суммы.				
8	Неразъясненныя суммы	347.608 57	306.643 93 1/2	—
9	Кредиторовъ по разнымъ счетамъ	155.086 13	29.987 85	—
			—	—
			—	13.891.494 97

Свѣдѣнія о долгахъ казенныхъ учреждений
на 1-е апрѣля 1909 г.

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНІЙ.	Остатокъ долга на 1 января 1909 г.		Съ 1 января по 1 апрѣля 1909 г.				Остатокъ долга на 1 апрѣля 1909 г.	
			Предъяв- лено.		Поступило.			
1. Высочайшаго Двора и лицъ Импера- торской фамилиі	672	70	—	—	—	—	672	70
2. Военнаго вѣдомства:								
Главный штабъ	287.560	34	3.653	17	272	91	290.940	60
Главное Интендантское Управленіе.	200.772	73	50.338	25	—	—	251.110	98
Штабъ Войска Донскаго	233	35	67	32	45	36	255	31
Разныя учрежденія военнаго вѣдом- ства по счетамъ до 1 января 1901 г.	26.946	64 ^{1/2}	—	—	—	—	26.946	64 ^{1/2}
	515.513	06 ^{1/2}	54.058	74	318	27	569.253	53 ^{1/2}
3. Морскаго вѣдомства:								
С.-Петербургская Портовая Контора.	2.632	50	95	43	2.101	23	626	70
4. Разныхъ Правительственныхъ Учре- жденій:								
Министерства Народнаго Просвѣ- щенія	38	38	12	15	13	10	37	43
Министерства Внутреннихъ Дѣлъ:								
а) Департаментъ Общихъ Дѣлъ М. В. Д.	59.453	87	5.763	88	9	90	65.207	85
б) Александровское Полиц. Управленіе . .	56	15	—	—	—	—	56	15
в) Бердянская Земская Управа	519	62	—	—	—	—	519	62
г) Мариупольская " "	437	89	—	—	—	—	437	89
д) Таганрогское Полиц. Управленіе	0	63	—	—	—	—	0	63
е) Таврической Губернаторъ	25	56	—	—	5	10	20	46
ж) Екатеринославскій " "	331	38	—	—	6	96	324	42
	60.825	10	5.763	88	21	96	66.567	02

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	Остатокъ долга на 1 января 1909 г.		Съ 1 января по 1 апрѣля 1909 г.				Остатокъ долга на 1 апрѣля 1909 г.	
			Предъяв- лено.		Поступило.			
Отдѣльнаго Корпуса Пограничн. Стражи.	33	79	1.316	26	1.042	01	308	04
Управленіе постройки II Екатерининской жел. дор.	3.961	32	—	—	3.940	50	20	82
Правленіе Китайской Восточной желѣз- ной дороги	524	33	433	93	43	18	915	08
Министерства Юстици:								
Главное Тюремное Управленіе . . .	23.941	11	5.538	97	—	—	29.480	08
Новочеркасская Судебная Палата .	4	36	—	—	—	—	4	36
	23.945	47	5.538	97	—	—	29.484	44
Итого по счету № 4 . . .	89.328	39	13.065	19	5.060	75	97.332	83
5. Общество Крѣснаго Креста.	14	04	—	—	—	—	14	04
Итого	608.160	69 ^{1/2}	67.219	36	7.480	25	667.899	80 ^{1/2}

СПРАВКА

о количествах поступивших и рассмотренных претензий
и исков за просрочку въ доставкѣ грузовъ.

О количествѣ поступившихъ и рассмотрѣнныхъ претензій

	Оставалось на 1-е января.			П о с т у п и л о.			Итого было въ производствѣ	
	Количе- ство накладн.	На сумму.		Количе- ство накладн.	На сумму.		Количе- ство накладн.	На сум-
		Руб.	К.		Руб.	К.		
1906 годъ:								
Претензій	6.216	68.413	16	64.018	555.190	54	70.234	623.603
Судебные искн	530	31.230	71	7.183	475.172	24	7.713	506.402
1907 годъ:								
Претензій	9.591	114.690	35	108.299	550.520	10	117.890	665.210
Судебные искн	361	69.773	44	15.457	890.108	98	15.818	959.882
1908 годъ:								
Претензій	30.834	364.100	94	173.897	1.052.025	45	204.731	1.416.126
Судебные искн	8.901	528.557	96	27.080	1.634.180	16	35.981	2.162.738
За 6 мѣс. 1909 г.								
Претензій	34.306	413.313	18	106.051	594.487	72	140.357	1.007.800
Судебные искн	8.527	570.264	47	13.203	732.647	89	21.730	1.302.912

1) Сумма 50.969 р. 70 к. отнесена на № 193 временно вперед до разслѣдованія причины просрочк

2) Въ сумму 216.718 руб. 60 коп. вошли претензій, удовлетворенныя временно за счетъ № 37, ко

3) Значительное увеличеніе числа просрочекъ съ половины 1907 г. произошло вслѣдствіе прихл

просрочку въ доставкѣ груза по Екатерининской желѣз. дорогѣ.

Признано подлежащимъ удовлетворенію.					Итого удовле- творено.			Уплачено %%		Отказано.		
№ 37	За счетъ оч. № 193.		За счетъ чуж. дор.		Количе- ство накладн.	На сумму.		На сумму.		Количе- ство накладн.	На сумму.	
	К.	Руб.	К.	Руб.		К.	Руб.	К.	Руб.		К.	Руб.
12	2.118	19	24.318	89	31.910	85.857	20	} 681	35	28.733	423.055	15
88	—	—	9.421	17	1.665	21.383	05			5.687	423.346	46
80	2.796	07	46.825	95	60.937	169.596	82	} 1.848	22	37.040	354.294	49
84	—	—	2.701	30	1.893	16.177	14			9.767	676.955	69
29	50.969	70	89.058	54	117.114	433.149	53	} 4.135	41	42.392	346.883	33
96	—	—	2.107	50	2.514	20.896	46			20.195	1.309.768	82
60	—	—	43.682	43	80.105	260.401	03	} 1.875	86	25.046	163.310	98
04	—	—	2.581	01	3.539	30.144	05			8.828	297.698	78

по разслѣдованіи причинъ просрочки могутъ быть перенесены на № 193.
журнальнаго постановленія Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ 24 января 1907 г. за № 334.

СПРАВКА

объ оставшихся претензійхъ, неразрѣшенныхъ на 1-е сентября 1909 г. изъ числа поступившихъ по 1-е января 1909 г. по Екатеринбургской жел. дор.

Какого года оставшіяся дѣла.	ЗАПРОСРОЧКУГРУЗА.						ЗАПЕРЕБОРЫ.					
	Претензіи.			Исковыхъ.			Претензіи.			Исковыхъ.		
	Число дѣлъ.	Копія дѣл.	На сумму. Руб. Коп.	Число дѣлъ.	Копія дѣл.	На сумму. Руб. Коп.	Число дѣлъ.	Копія дѣл.	На сумму. Руб. К.	Число дѣлъ.	Копія дѣл.	На сумму. Руб. К.
1907 г.	10	16	15.114 32	—	—	—	—	—	—	—	—	
1908 г.	407	1.628	376.928 41	3	6	517 30	40	78	23.803 41	8	1.587 38	

СПРАВКА

о забракованных паровознымъ испытаніемъ угляхъ
въ 1908 и 1909 годахъ.

о забракованных паровозных

ФИРМА ПОСТАВЩИКА.	Годъ и мѣсяць поставки.	Количество угля.	Название склада
Алексѣевское Горнопромышленное О-во № 2	Май 1908 г.	91.861 п.	Пологи.
О-во Брянскихъ Каменноугольныхъ копей.	Июнь 1908 г.	35.027 „	Дебальцево.
О-во Южно-Русской Каменноугольной Про- мышленности	Августъ 1908 г.	90.570 „	Синельниково.
Т о ж е	Сентябрь 1908 г.	26.969 „	Дебальцево.
Т о ж е	Октябрь 1908 г.	215.863 „	Сватово.
Южно-Русско-Днѣпровское Металлургиче- ское О-во	Январь 1909 г.	173.030 „	Сватово.
О-во Брянскихъ Каменноугольныхъ Копей.	Февраль 1909 г.	51.873 „	Разные склады.
Насл. А. Я. Толстикова.	Мартъ 1909 г.	17.763 „	Сватово.
Ирминское Каменноугольное О-во	Апрѣль 1909 г.	99.589 „	Сватово.
Южно-Русско-Днѣпровское Металлургиче- ское О-во	Июнь 1909 г.	175.114 „	Разные склады

УГЛЯХЪ ВЪ 1908 И 1909 ГОДАХЪ.

Результаты химического анализа.			П Р И М Ъ Ч А Н І Я.
Ъ р ы.	З о л ы.	Удовлетворяетъ или не удовлетворяетъ техническимъ условіямъ.	
1,27	8,45	Не удовлетворяютъ.	Убранъ со склада.
3,66	11,53	Не удовлетворяютъ.	Убранъ со склада.
2,19	8,10	Удовлетворяютъ.	Убранъ со склада.
2,10	8,40	Удовлетворяютъ.	Принять со скидкой $\frac{1}{3}$ ч. договорной цѣны.
2,39	8,14	Удовлетворяютъ.	Принять со скидкой $\frac{1}{3}$ ч. договорной цѣны.
2,82	10,46	Удовлетворяютъ.	Принять со скидкой 1 к. съ пуда.
2,55	10,28	Удовлетворяютъ.	Принять со скидкой $\frac{1}{2}$ к. съ пуда.
3,23	8,06	Удовлетворяютъ.	Принять со скидкой 10% съ договорной цѣны.
2,64	7,00	Удовлетворяютъ.	Предложено убрать со склада.
2,10	10,06	Удовлетворяютъ.	Принять по постановленію Совѣта со скидкой 15% съ договорной цѣны.

Приложеніе ІХ.

Прик. нач. дор. 31 марта 1903 г. № 21,
о порядкѣ пріобрѣтенія и оприходованія
матеріаловъ, заготовляемыхъ непосред-
ственно службами потребительницами.

Объявляя при семь утвержденныя Совѣтомъ управленія до-
роги, по журнальному постановленію отъ 20-го марта сего года,
за № 284 „Правила о порядкѣ пріобрѣтенія и оприходованія ма-
теріаловъ, заготовляемыхъ непосредственно службами потреби-
тельницами“, предлагаю принять таковыя къ руководству и, въ
чемъ до кого касается, точному исполненію.

Утверждены въ засѣданіи Совѣта
управленія 20 марта 1903 года по жур-
нальному постановленію за № 284.

П Р А В И Л А

о порядкѣ пріобрѣтенія и оприходованія мате- ріаловъ, заготовляемыхъ непосредственно служ- бами потребительницами.

„Общими основаніями для однообразнаго учета расходовъ казенныхъ жел. дор.“ требуется, чтобы заготовка всѣхъ необходи-
мыхъ для дороги матеріаловъ, а равно пополненіе складовъ матеріальной службы необходимыми запасами, производилась этой службой; заготовка матеріаловъ въ частныхъ случаяхъ можетъ быть возложена и на службы потребительницы, но съ тѣмъ, чтобы заготовленные ими матеріалы производились по счетамъ матеріальной службы, за исключеніемъ мха, навоза, соломы и т. п., стоимость заготовки коихъ можетъ прямо списываться въ расходъ на извѣстныя работы, безъ проведенія по указаннымъ счетамъ.

Во исполненіе вышеизложеннаго, съ изданіемъ настоящихъ правилъ, вводится нижеслѣдующій порядокъ:

1. Заготовка въ запасъ всѣхъ необходимыхъ для дороги матеріаловъ и предметовъ, предусмотрѣнныхъ номенклатурою, производится матеріальной службой, за исключеніемъ нижеслѣдующихъ матеріаловъ и предметовъ, заготовка коихъ, съ разрѣшенія начальника дороги, можетъ быть поручена начальникамъ службъ потребительницъ, съ соблюденіемъ установленнаго порядка заготовки матеріаловъ, указаннаго въ циркулярѣ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, отъ 20-го іюля 1898 года за № 30404/15:

I. По врачебной части:

- а) медикаменты,
- б) перевязочные средства и галеновые препараты,
- в) аптечная посуда и пробки,
- г) врачебные инструменты и аппараты всякаго рода и
- д) чай, сахаръ, вино и съѣстные припасы для больницъ.

Примѣчаніе. Предметамъ, указаннымъ въ пунктѣ г, а также небьющейся аптечной посудѣ, во врачебной части должно вести полный учетъ по книгамъ инвентаря.

II. По службѣ пути и сооружений:

- а) камень булыжный, бутовый и строительный всякій, кирпичъ строительный всякій и известь,
- б) каменные издѣлія, какъ то: ступени, столбы, плиты и т. п.,
- в) песокъ и глина обыкновенная,
- г) запасныя части централизаціи, стрѣлокъ и сигнализаціи,
- д) сѣно, солома, мохъ, навозъ, растенія для разсадки и сѣмена для обсѣвки откосовъ и цвѣточныя, кольца для растеній, горшки цвѣточные, земля для нихъ и саженцы для живыхъ изгородей,
- е) разные спеціальныя инструменты и приборы,
- ж) инструменты садовые мелкіе,
- з) шаблоны спеціальныя для измѣренія пути.

III. По службѣ движенія и телеграфа:

- а) телеграфныя и телефонныя аппараты и электрическіе сигналы, и электрическіе освѣтительные приборы,
- б) предметы для починки означенныхъ выше аппаратовъ, сигналовъ и приборовъ, а равно и переносныхъ вѣсовъ.

IV. По службѣ подвижного состава и тяги:

- а) станки и машины всякіе, паровые котлы, насосы и т. п. техническіе предметы и
- б) земля формовочная, песокъ рѣчной и навозъ для закалки.

V. Для всѣхъ службъ и частей:

- а) штемпеля и печати,
- б) канцелярскія и чертежныя принадлежности,
- в) реактивы и приборы для химической лабораторіи и гальванопластики, бумага и соль фотографическія и принадлежности для фотографіи,
- г) ленты, круги и всѣ принадлежности для контрольных аппаратовъ,
- д) иголки, нитки и части для швейныхъ машинъ и т. п.

2. Изъ вышеуказанныхъ предметовъ и матеріаловъ, при заготовкѣ ихъ помимо матеріальной службы, нижеслѣдующіе не проводятся по книгамъ матеріальной службы, а стоимость такихъ относится на соотвѣтственныя статьи расходной смѣты, указанные въ пунктахъ: д Разд. I, в, г, д и ж Разд. II, б Разд. III и б Разд. IV, а равно и всѣ указанные въ Разд. V, за исключеніемъ приборовъ, имѣющихъ характеръ инвентаря и числящимся въ XIII главѣ номенклатуры Глушинскаго. Предметы и матеріалы, поименованные въ пунктахъ а, б, в и г Разд. I, проводятся по книгамъ матеріальной службы однѣми лишь общими суммами. Остальные же предметы и матеріалы, указанные въ этомъ параграфѣ, проводятся по книгамъ матеріальной службы на общемъ основаніи.

3. Матеріалы и предметы, кромѣ вышепоименованныхъ, могутъ быть заготавливаемы помимо матеріальной службы лишь въ случаяхъ непредвидѣнной и экстренной потребности въ нихъ, когда требующихся матеріаловъ и предметовъ, или другихъ, могущихъ замѣнить ихъ, не имѣется въ мѣстномъ складѣ матеріальной службы и къ требуемому сроку они не могутъ быть получены изъ главнаго склада или приобрѣтены черезъ матеріальную службу.

О неимѣніи матеріаловъ въ данномъ складѣ долженъ быть сдѣланъ смотрителемъ сего склада отказъ на требованіи и разрѣшеніе на такую заготовку, въ размѣрѣ экстренной потребности, всѣхъ не номенклатурныхъ и инвентарныхъ предметовъ, а равно предметовъ на сумму въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ болѣе 30 рублей, должно быть дано начальникомъ подлежащей службы, въ остальныхъ же случаяхъ такого разрѣшенія не требуется, но о сдѣланномъ приобрѣтеніи ежемѣсячно доносится начальнику службы.

Примѣчаніе. Для закупки на мѣстномъ рынкѣ матеріаловъ, не имѣющихся въ складахъ матеріальной службы, но спѣшно требующихся Екатеринославскимъ и Нижнеднѣпровскимъ мастерскимъ, начальнику Екатеринославскаго участка сл. тяги и начальникамъ 7 и 8 участковъ сл. пути, при матеріальной службѣ имѣется агентъ по закупкѣ матеріаловъ, черезъ котораго и производятся подобныя закупки, черезъ этого же агента въ экстренныхъ случаяхъ могутъ производиться наличныя покупки и для другихъ начальниковъ участковъ сл. пути и тяги.

Если стоимость приобрѣтаемаго въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ матеріала не превышаетъ 30 рублей, то составленія особаго приѣмочнаго акта не требуется, и удостовѣреніемъ о приѣмѣ матеріала служить росписка на счетъ подотчетнаго лица; если же стоимость приобрѣтеннаго матеріала превышаетъ 30 рублей, или

принимается строительный материалъ, хотя бы на сумму и менѣе 30 рублей, то о приемкѣ составляется актъ, съ участіемъ мѣстнаго представителя контроля, если таковой во время приемки купленнаго матеріала присутствуетъ въ пунктѣ приемки матеріала, въ случаѣ же отсутствія представителя контроля, приемочный актъ удостоверяется при поступленіи матеріала въ складъ матеріальной службы—смотрителемъ склада и представителемъ службы потребительницы; при приемкѣ же въ другихъ пунктахъ линіи (внѣ складовъ) представителемъ службы потребительницы и старшимъ мѣстнымъ агентомъ другой службы.

4. Матеріалы, приобретаемые службами, на основаніи пунктовъ 1-го и 2-го сихъ правилъ (за исключеніемъ не подлежащихъ проведенію по счету матеріаловъ п. 2), должны проводиться по книгамъ счетоводства матеріальной службы и службъ потребительницъ матеріаловъ нижеслѣдующимъ порядкомъ:

а) въ каждой службѣ, приобретающей матеріалы и предметы и оплачивающей ихъ помимо матеріальной службы, ведется по прилагаемой формѣ (№ 1) приходный журналъ, въ который записываются всѣ приобретаемые службою матеріалы и предметы;

б) по полученіи въ службѣ счетовъ и актовъ приемки на поступившіе матеріалы съ относящимися къ актамъ документами и требованіями съ отказомъ смотрителя склада, матеріалы записываются въ приходный журналъ, послѣ чего на всѣхъ документахъ дѣлается надпись „по приходному журналу службы _____ заприходовано подъ № _____“ и затѣмъ документы препровождаются, установленнымъ порядкомъ, въ главную бухгалтерію для составленія ассигновки на уплату, или для погашенія аванса, если матеріалы уже оплачены изъ аванса. Безъ надписей о заприходованіи, главная бухгалтерія не принимаетъ документовъ къ оплатѣ или въ погашеніе аванса;

в) оплата всѣхъ матеріаловъ, поступающихъ на дорогу, за исключеніемъ не проводимыхъ по счету матеріаловъ (п. 2-й), производится изъ оборотнаго капитала;

г) по истеченіи отчетнаго мѣсяца, служба, приобретающая и оплатившая матеріалы, составляетъ изъ приходнаго журнала отдѣльныя вѣдомости матеріаловъ, поступившихъ въ истекшемъ мѣсяцѣ: 1) израсходованныхъ и подлежащихъ въ томъ же мѣсяцѣ отнесенію на кредиты и 2) поступившихъ въ запасъ дороги. Вѣдомости составляются каждая въ двухъ экземплярахъ на бланкахъ прилагаемаго образца формы №№ 2 и 3 не позже 5-го числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, препровождаются въ матеріальную службу для проведенія по ея счетамъ;

д) одинъ экземпляръ вѣдомости, по акцептаціи ея матеріальною службою, возвращается не позже, какъ черезъ пять дней, послѣ полученія, въ службу потребительницу. Изъ вторыхъ экземпляровъ вѣдомостей, приобретенные службою матеріалы,

Утверждаю 22 марта 1903 г.
Начальникъ Екатеринбургской ж.д.
Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ
Инженеръ *Ф. Шмидтъ.*

П О Л О Ж Е Н І Е

о перевозкѣ сборныхъ грузовъ.

ВВЕДЕНІЕ.

Настоящее положеніе о перевозкѣ сборныхъ грузовъ вводится на Екатеринбургской дорогѣ для достиженія уменьшенія сроковъ перевозки сборныхъ грузовъ и сокращенія, этимъ путемъ, уплатъ дорогою штрафовъ по претензіямъ за просрочку въ доставкѣ названныхъ грузовъ.

Такимъ образомъ, основаніемъ Положенія является та мысль, чтобы сборный грузъ, по возможности, быстро достигалъ станціи своего назначенія.

Вслѣдствіе этого, каждый агентъ службы движенія, имѣющій прикосновеніе къ перевозкѣ сборныхъ грузовъ, долженъ принимать всѣ, зависящія отъ него, мѣры къ точному выполненію настоящаго Положенія, содѣйствуя тѣмъ сокращенію сроковъ доставки сборныхъ грузовъ на станціи ихъ назначенія.

Для успѣшнаго же производства самой перевозки сборныхъ грузовъ, съ 18 апрѣля 1903 года назначается специальная пара сборныхъ поѣздовъ ускореннаго хода за №№ 25 и 26, съ каковыми поѣздами и должно производить перевозку сборнаго груза порядкомъ, указаннымъ ниже.

§ 1.

Подъ сборнымъ грузомъ разумѣется такая, подлежащая перевозкѣ, отправка груза, которая, по своему малому вѣсу, размѣру или незначительному количеству мѣстъ, не можетъ, сама по себѣ, образовать загруженнаго до полной подъемной силы вагона, почему въ одинъ вагонъ грузится обыкновенно по нѣсколько такихъ отправокъ, вслѣдствіе чего и самый вагонъ получаетъ наименованіе сборнаго вагона.

§ 2.

Категоріи вагоновъ, служащихъ для перевозки сборныхъ грузовъ. Вагоны, въ которыхъ совершается перевозка сборныхъ грузовъ, раздѣляются на три категоріи:

- а) вагоны *прямого назначенія*,
- б) вагоны *перегрузочные*,
- в) вагоны общіе сборные или *курсовые*.

1. Вагономъ прямого назначенія называется такой вагонъ, который, будучи нагруженъ и запломбированъ на какой-либо станціи отправленія груза, слѣдуетъ на одну опредѣленную станцію назначенія, безразлично, своей или чужой дороги, безъ всякихъ догрузокъ и отгрузокъ на промежуточныхъ или сортировочныхъ станціяхъ своей дороги.

Такимъ образомъ, въ вагонъ прямого назначенія грузятся лишь грузы, слѣдующіе *на одну и ту же* станцію назначенія.

2. Перегрузочнымъ вагономъ называется такой вагонъ, который, будучи нагруженъ и запломбированъ на одной изъ станцій своей дороги, слѣдуетъ до соотвѣтственной *сортировочной станціи* своей дороги, безъ всякихъ отгрузокъ и догрузокъ по пути его слѣдованія.

Примѣръ: ст. Екатеринославъ имѣетъ разныхъ отправокъ вѣсомъ всего болѣе 250 пудовъ, для станцій участковъ: Дебальцево—Луганскъ, Дебальцево—Звѣрево, Дебальцево—Алмазная. Въ этомъ случаѣ, всѣ эти грузы грузятся въ одинъ общій „перегрузочный“ вагонъ, каковой и должно адресовать на ст. Дебальцево, какъ на основную сортировочную станцію этихъ участковъ.

3. Курсовымъ или общимъ сборнымъ вагономъ называется такой вагонъ, который обращается, исключительно, между двумя опредѣленными станціями и включается обязательно въ сборные поѣзда № 25 и 26. Курсовые вагоны предназначаются преимущественно для сбора и раздачи мелкихъ отправокъ въ предѣлахъ своихъ участковъ. Нумера сборныхъ курсовыхъ вагоновъ и участки ихъ обращенія помѣщены въ таблицѣ оборота курсовыхъ сборныхъ вагоновъ (см. прил. № 1).

Примѣръ: Курсовой вагонъ обращается на участкѣ Екатеринославъ—Харцызскъ. Въ этотъ вагонъ станціи первоначальнаго отправленія Екатеринославъ и Харцызскъ могутъ грузить только тѣ сборные грузы, которые адресованы на промежуточные станціи ихъ участка, за исключеніемъ, однако, станцій Синельниково, Чаплино и Ясиноватой, какъ сортировочныхъ, для которыхъ должны формироваться (въ зависимости отъ наличія сборнаго груза) вагоны прямого назначенія или перегрузочные.

§ 3.

Раздѣленіе станцій на разряды.

Станціи Екатерининской желѣзной дороги, въ смыслѣ отправки и сортировки сборныхъ грузовъ, раздѣляются на четыре разряда.

1-й разрядъ. *Основныя сортировочныя станціи*, на обязанности которыхъ лежитъ: выгрузка всѣхъ прибывающихъ къ нимъ въ перегрузочныхъ и курсовыхъ вагонахъ грузовъ, сортировка ихъ и формированіе изъ этихъ грузовъ вагоновъ прямого назначенія, перегрузочныхъ и курсовыхъ для примыкающихъ участковъ.

Къ основнымъ сортировочнымъ станціямъ причисляются: Пятихатки, Екатеринославъ, Ясиноватая, Дебальцево, Гниловская, Попасная, Купянскъ, Горловка.

2-й разрядъ. *Станціи—узловыя сортировочныя*; на обязанности которыхъ лежитъ: въ зависимости отъ количества прибывающихъ къ нимъ въ курсовыхъ вагонахъ сборныхъ грузовъ, формировать полногрузные вагоны, перегрузочные и прямого назначенія, а остатки грузовъ загружать въ курсовые вагоны, согласно параг. 4.

Къ этому разряду станціи принадлежатъ: Кривой-Рогъ, Долгинцево, Любомировка, Синельниково, Чаплино, Юзово, Еленовка, Харцызскъ и Криничная.

3-й разрядъ. *Станціи съ большимъ оборотомъ сборныхъ грузовъ*; на обязанности этихъ станцій лежитъ формированіе полногрузныхъ, перегрузочныхъ и прямого назначенія вагоновъ изъ своихъ грузовъ, согласно параграфа 4.

Къ этому разряду принадлежатъ станціи: Бердянскъ, Мариуполь, Таганрогъ, Мушкетово, Луганскъ и Ростовъ.

4-й разрядъ. *Станціи съ малымъ оборотомъ сборныхъ грузовъ*; къ этой категоріи принадлежатъ всѣ остальные станціи дороги.

§ 4.

Общія указанія для нагрузки сборныхъ грузовъ.

При погрузкѣ сборныхъ грузовъ слѣдуетъ стремиться къ загрузкѣ ими вагоновъ до полной ихъ подъемной силы или же образованія полногрузнаго вагона.

Вагонъ считается за полногрузный при одномъ изъ нижеприведенныхъ условій:

1. Когда въ немъ нагружено для одной станціи назначенія или передачи *не менѣе 250 пудовъ*.

Примѣчаніе 1. Въ направленіи теченія порожнихъ вагоновъ разрѣшается загружать вагоны прямого назначенія сборнымъ грузомъ въ количествѣ и менѣе 250 пудовъ, но, во всякомъ случаѣ, не менѣе 100 пудовъ.

2. Когда все помѣщеніе вагона занято даннымъ грузомъ.

3. Когда погрузка какого-либо другого груза *влечетъ* съ загруз-

женнымъ воспрещается, напริมѣръ: легковоспламеняющихся веществъ и т. п.

Примѣчаніе 2. Для образованія полногрузнаго вагона, кромѣ того, разрѣшается, въ томъ случаѣ, когда ввезеннаго груза даннаго назначенія не хватаетъ до нормы полногрузности, задержать этотъ грузъ *на 24 часа*, но при условіи наличія *несомнѣнныхъ данныхъ*, что за этотъ срокъ на станцію будетъ довезено такое количество груза этого же назначенія, каковое необходимо для нагрузки вагона до 250 пудовъ.

А) Каждая станція должна стараться въ первую очередь образовать полногрузный вагонъ прямого назначенія. Для этого станція должна, руководствуясь имѣющимися у нея данными, сдѣлать изъ подлежащихъ отправленію грузовъ выборку такъ, чтобы получить полногрузный вагонъ, удовлетворяющій вышеупомянутымъ условіямъ.

Вагоны прямого назначенія должно преимущественно отправлять съ поѣздами № 25 и 26, причемъ о каждой отправкѣ такого вагона должно подавать на станцію назначенія своей дороги срочную телеграмму слѣдующаго содержанія: „Начальнику станціи (такому-то), копія начальнику движенія. Сегодня поѣздомъ № отправленъ вамъ полногрузный № „ „. Въ томъ же случаѣ, если полногрузный вагонъ слѣдуетъ на сосѣднюю дорогу, вышеозначенная телеграмма подается на передаточную станцію своей дороги, причемъ въ телеграммѣ указывается: „для сдачи на (такую-то дорогу)“.

Б) Во вторую очередь должно озаботиться сформированіемъ полногрузнаго перегрузочнаго вагона.

Каждый перегрузочный вагонъ долженъ загружаться, исключительно, грузами, адресованными *на данную сортировочную станцію и на за нею лежащія станціи*, причемъ догрузка даннаго перегрузочнаго вагона грузами, адресованными на далѣе, по пути слѣдованія, лежащую сортировочную станцію, а также и на за нею лежащія промежуточные станціи допускается лишь въ томъ случаѣ, если изъ названныхъ грузовъ нельзя составить самостоятельнаго перегрузочнаго вагона.

Примѣръ. Станція Нижнеднѣпровскъ имѣеть, примѣрно, 500 пудовъ сборнаго груза, изъ котораго: 1) 50 пудовъ слѣдуютъ на станціямъ отъ Н.-Днѣпровска до Ясиноватой, 2) 50 пудовъ для Ясиноватой, 3) 250 пудовъ для Мариупольской вѣтви, 4) 25 пудовъ для участка Ясиноватая—Ростовъ, 5) 25 пудовъ для Дебальцево и 6) 100 пудовъ для участка Дебальцево—Луганскъ.

Въ этомъ случаѣ ст. Нижнеднѣпровскъ должна:

1. сформировать перегрузочный вагонъ изъ грузовъ (2), (3) (4), адресуя его въ Ясиноватую;

2. грузы группы (1) загрузить въ курсовой вагонъ участка Екатеринославъ—Харцызскъ;

3. грузы (5) и (6) разрѣшается загрузить въ перегрузочный вагонъ, адресованный въ Ясиноватую, лишь въ томъ случаѣ, если нѣтъ основанія предполагать, что явится возможность сформирования самостоятельнаго перегрузочнаго вагона для станціи Дебальцево, согласно примѣчанію 2 настоящаго параграфа.

Перегрузочные вагоны должно отправлять, преимущественно, съ поѣздами № 25 и 26, причемъ о каждомъ отправленномъ на сортировочную станцію вагонѣ должно ее извѣщать срочною телеграммою, въ копіи начальнику движенія; въ телеграммѣ этой должно указать число и мѣсяць, когда вагонъ отправленъ, его номеръ, № поѣзда и число мѣствъ, загруженныхъ въ вагонѣ, кромѣ того, должно указать, сколько именно пудовъ и для какой станціи имѣется въ данномъ вагонѣ.

Такъ, въ приведенномъ выше примѣрѣ ст. Нижнеднѣпровскъ должно подать слѣдующую телеграмму: „Срочно. Ясиноватая Нач. ст. копія начальнику движ. „ “ числа „ “ мѣсяца, отправленъ перегрузочный № съ поѣздомъ № 26 для Ясиноватой — 50, Мариупольской — 250, Ясиноватая-Ростовъ — 50, Дебальцево—25, Дебальцево-Луганскъ—100“.

В). Ранѣе сказано, что курсовые вагоны предназначаются, преимущественно, для сбора и раздачи грузовъ въ предѣлахъ своихъ участковъ, въ виду чего при нагрузкѣ сборныхъ грузовъ въ курсовые вагоны, станціи погрузки должны размѣщать ихъ въ порядкѣ, соответствующемъ послѣдовательности расположенія станцій назначенія грузовъ, причемъ грузы, слѣдующіе на ближайшія станціи, должны располагаться ближе къ двери вагона.

При нагрузкѣ курсовыхъ вагоновъ станція, загружающая ихъ, должна принимать во вниманіе продолжительность остановки сборныхъ поѣздовъ на станціяхъ назначенія грузовъ и въ томъ случаѣ, если на данную станцію адресовано такое количество груза, что за время стоянки на ней сборнаго поѣзда, грузъ этотъ не можетъ быть выгруженъ безъ задержки поѣзда, станція отправленія не должна его грузить въ курсовой вагонъ, *а должна сформировать вагонъ прямого назначенія, хотя бы и въ ущербъ его полногрузости.* Также должно поступать въ случаяхъ предъявленія громоздкихъ предметовъ, кои не могутъ быть выгружены за время стоянки сборнаго поѣзда на станціи назначенія груза.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда курсовой вагонъ будетъ вполнѣ загруженъ, раздатчикъ обязанъ увѣдомить о томъ срочною телеграммою слѣдующую станцію, въ копіи начальнику отдѣленія на предметъ прицѣпки къ курсовому добавочнаго вагона.

Станція, получившая такую телеграмму, обязана немедленно приготовить порожній вагонъ, хотя бы таковой пришлось отцѣплять отъ проходящаго поѣзда и задержать его для этой цѣли.

Курсовые вагоны снабжаются постояннымъ трафаретомъ.

Курсовые вагоны, какъ то сказано раньше, должны обращаться, исключительно, между двумя опредѣленными станціями и съ тѣмъ поѣздомъ, какой указанъ на трафаретѣ.

§ 5.

Обязанности основныхъ сортировочныхъ станцій.

Основные сортировочныя станціи, на которыя прибываютъ съ разныхъ направленій вагоны прямого назначенія, перегрузочныя и курсовые вагоны, обязаны: 1) безотлагательно отправлять далѣе вагоны прямого назначенія, съ соотвѣтственно для сего назначенными поѣздами № 25 и 26, 2) производить самую тщательную группировку прибывшихъ въ прочихъ вагонахъ сборныхъ грузовъ, стараясь составить изъ общей массы возможно большее количество полногрузныхъ вагоновъ прямого назначенія и перегрузочныхъ вагоновъ; 3) соотвѣтственно размѣщать въ курсовые вагоны грузы, предназначенные для станцій, въ предѣлахъ обращенія курсовыхъ вагоновъ.

Курсовые вагоны не могутъ задерживаться сортировочными станціями до слѣдующаго дня для раздѣлки; поэтому грузы, слѣдующіе въ такихъ вагонахъ, должны быть разсортированы до отхода соотвѣтствующихъ ихъ обращенію сборныхъ поѣздовъ, независимо отъ того, производится ли на данной сортировочной станціи ночная работа или нѣтъ.

Для образованія же вагоновъ прямого назначенія, а также для образованія перегрузочныхъ полногрузныхъ вагоновъ основная сортировочная станція имѣетъ право остатки грузовъ задерживать на 12 часовъ, но не болѣе того.

Вагоны прямого назначенія и перегрузочныя, кои будутъ заготовлены послѣ отхода п. п. № 25 и № 26, должны быть отправляемы съ основныхъ сортировочныхъ станцій ближайшими ускоренными товарными или воинскими поѣздами.

Кромѣ общихъ обязанностей по раздѣлкѣ и составленію сборныхъ вагоновъ, на основныя сортировочныя станціи возлагается: а) слѣдить за правильнымъ составленіемъ и нагрузкой другими станціями вагоновъ прямого назначенія,

б) вагоны, въ которыхъ будутъ обнаружены неправильныя погрузки, безотлагательно пересортировывать, сообщая о томъ въ управленіе службы движенія.

При неисполненіи означенныхъ требованій сортировочной станціей, послѣдняя несетъ отвѣтственность наравнѣ со станціей, допустившей неправильную погрузку сборныхъ грузовъ.

в) Внимательно слѣдить за срочностью доставки грузовъ и

принимать всѣ мѣры къ скорѣйшему отправленію на станціи назначенія всякаго рода грузовъ, особенно тѣхъ, сроки доставки коихъ уже истекли или должны скоро истечь.

Основные сортировочныя станціи, сверхъ того, обязаны вести у себя журналы прибытія и отправления полногрузныхъ вагоновъ прямого назначенія и перегрузочныхъ по образцу, указанному въ приложеніи № 2.

Детальная работа основныхъ сортировочныхъ станцій указана въ дополненіи къ настоящему положенію.

§ 6.

Главная обязанность узловыхъ сортировочныхъ станцій заключается: 1) въ разсортировкѣ прибывающихъ къ нимъ въ курсовыхъ и перегрузочныхъ вагонахъ сборныхъ грузовъ, 2) формировкѣ, по возможности, изъ этихъ грузовъ полногрузныхъ вагоновъ и 3) размѣщеніи остатковъ груза по соответствующимъ курсовымъ вагонамъ.

При нагрузкѣ курсовыхъ вагоновъ узловые станціи должны въ точности руководствоваться указаніями, преподанными на сей предметъ парагр. 4 (В).

Детальная работа узловыхъ сортировочныхъ станцій указана въ дополненіи къ настоящему положенію.

§ 7.

Станціи, имѣющія большой оборотъ сборныхъ грузовъ, должны прилагать особое стараніе для сформированія изъ своихъ грузовъ полногрузныхъ вагоновъ прямого назначенія, а также и перегрузочныхъ, причѣмъ, для достиженія сего, имъ разрѣшается отгружать грузы изъ курсовыхъ вагоновъ:

1. Грузы, которые адресованы на ту станцію, на которую изготовляется вагонъ прямого назначенія, для догрузки ими его.

2. Всякаго рода грузы, слѣдующіе за ту сортировочную станцію, на которую изготовляется перегрузочный вагонъ, для догрузки его.

Задержка для указанной цѣли курсового вагона, сверхъ назначенной ему росписаніемъ срока стоянки, *безусловно воспрещается.*

Для сформированія полногрузныхъ вагоновъ прямого назначенія и перегрузочныхъ вагоновъ станціямъ, имѣющимъ большой оборотъ грузовъ, разрѣшается задержка съ этой цѣлью грузовъ на 24 часа, но не болѣе.

Къ вышеупомянутому разряду станцій принадлежатъ: Екатеринославъ, Юзово, Мушкетово, Таганрогъ, Луганскъ, Ростовъ-Екатерининскій, Мариуполь и Бердянскъ.

§ 8.

Общія обязанности промежуточныхъ станцій.

Всѣ промежуточные станціи обязаны принимать мѣры къ тому, чтобы поѣзда, въ коихъ слѣдуютъ курсовые вагоны, не задерживались по станціямъ долѣе указанныхъ имъ стоянокъ, причемъ, при погрузкѣ грузовъ, грузы эти должны быть подсортированы по станціямъ.

При наличіи на станціи достаточнаго количества груза для сформированія полногрузнаго вагона, каждая такая станція должна поступать согласно параграфа 7.

§ 9.

Маркировка и укладка сборныхъ отправокъ въ вагоны.

Всѣ мѣста, загружаемая въ сборные вагоны всѣхъ наименованій, должны быть четко замаркированы станціей отправленія и уложены въ вагоны такимъ образомъ, чтобы марки и наклейки находились снаружи; соблюденіе настоящаго правила необходимо для облегченія работы станцій, производящихъ выгрузку, сортировку и провѣрку находящихся въ вагонѣ мѣстъ.

§ 10.

Маркировка вагоновъ.

Вагоны, какъ прямого назначенія, такъ и перегрузочные, загруженные сборнымъ грузомъ, должны быть снабжены станціей отправленія соответственными наклейками, причемъ наклейки эти дѣлаются на обѣихъ дверяхъ вагоновъ.

Наклейки имѣютъ слѣдующій видъ:

А) Для вагоновъ прямого назначенія.

ЕКАТЕРИНИНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Полногрузный прямого назначенія вагонъ

1. Со ст.
2. На ст.
3. Отпр. п. № отъ „ . . . “ чис. „ . . . “ мѣс.

	Page.
8. Sur le service des rails en acier, par J. Stetzewitch	335—357
9. Le canal de Corinthe, par A. Brandt	117—139
10. L'amélioration des rivières, par L. Kwitzinsky	140—166
11. Le canal maritime de Manchester, par T.	167—178
12. Explosion des bancs de pierre par la dynamite, par T. Lwow	179—219
13. Le port de Windawa, par G. Polé	131—166
14. Sur la profondeur des fondations, par V. Nadejdine	149—160
15. Chronique	181—250
16. Bibliographie	9—12
17. Correspondance technique:	
1) Sur le travail des dragues, par I. Girouchine	47—48
2) Sur la résistance des fondations en sable, par un Lecteur	49—53
3) Idem, par S.	54—56
18. Annonces.	

Inhalt:

	Seite.
1. Officielles.	
2. Protokolle des Rathes für Eisenbahn-Angelegenheiten.	
3. Bericht über den Zustand des Instituts für Wegebau-Ingenieure für das Jahr 1888, von M. Gersewanoff	1—59
4. Der Eisenbahnunfall bei Borki auf der Kursk-Charkow-Asowschen Eisenbahn	1—26
5. Mittel zur Verminderung der Bau- und Betriebs-Kosten der russischen Eisenbahnen, von E. Albrecht	263—305
6. Technische Vereinbarungen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Haupt-Eisenbahnen	306—312
7. Berechnung der Massen von Erdwerken, von W. Nadeschdin	313—334
8. Ueber das Verhalten der Stahlschienen auf der Eisenbahn Tambow-Saratow, von T. Stetzewitsch	335—357
9. Der Korinth-Kanal, von A. Brandt	117—139
10. Die Schiffbarmachung der Wasserläufe, von L. Kwitzinsky	140—166
11. Der See-Kanal von Manchester, von T.	167—178
12. Sprengungs-Arbeiten im Flusslaufe, von F. Lwow	179—219
13. Der Meerhafen zu Windau, von H. Bolé	131—166
14. Ueber die Tiefe der Fundirungen, von W. Nadeschdin	149—160
15. Kleinere Mittheilungen.	181—250
16. Auszüge aus technischen Zeitschriften	9—12
Fachwissenschaftliche Zuschriften:	
17. Ueber die Berechnung der Leistungen der Baggerschiffe, von I. Schiruchin	47—48
18. Ueber Berechnung der Druckvertheilung auf den Boden bei Fundirungen, von Einem Leser	49—53
19. Idem, von S	54—56
20. Amtliche Mittheilungen.	
21. Anzeigen.	