А. 1196.
42.

ЗОЙ ЖУРНАЛЪ

8582

ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННОЙ

МОСКОВСКОЙ ПОДКОММИССІИ

ДЛЯ ИСЛѢДОВАНІЯ

ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНАГО ДѢЛА ВЪ РОССІИ

ПРИ ОСМОТРѢ

Московско-Курской, Московско-Ярославско-Вологодской, Курско-Харьково-Азовской, Константиновской, Донецкой-Каменноугольной и Лозово-Севастопольской желѣзныхъ дорогъ.

Москва.
Типографія А. И. Мамонтова и К°, Леонтьевскій переулокъ, № 5.
1880.

А 1196

ПУТЕВОЙ ЖУРНАЛЪ

ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННОЙ

МОСКОВСКОЙ ПОДКОММИССІИ

ДЛЯ ИСЛѢДОВАНІЯ

ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНАГО ДѢЛА ВЪ РОССІИ

ПРИ ОСМОТРѢ

Московско-Курской, Московско-Ярославско-Вологодской, Курско-Харьково-Азовской, Константиновской, Донецкой-Каменноугольной и Лозово-Севастопольской желѣзныхъ дорогъ.

Москва.
Типографія А. И. Мамонтова и К°, Леонтьевскій переулокъ, № 5.
1880.

39
39
Библиотека НКФ СССР

69670

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стран.

Московско-Курская дорога . . . . . 1—58

Станція Серпуховъ 1
» Тула 11
» Сергіевское 17
» Мценскъ. 22
» Орелъ. 25
» Курскъ 34
» Бутово 40
» Подольскъ . . . . . —
» Молоди 41
» Лопасня . . . . . —
» Серпуховъ 42
» Ока . . . . . —
» Иваново . . . . . —
» Пахомово 43
» Тула. . . . . —
» Ясенки. 46
» Лазарево 47
» Сергіево. 48
» Кресты. . . . . —
» Чернь . . . . . —
» Мценскъ . . . . . —
» Отрада . . . . . —
» Орелъ 49
» Становой колодезь 55
» Зміевка . . . . . —
» Александровка 56
» Мало-Архангельскъ . . . . . —
» Поныри . . . . . —
» Козловка 57
» Золотухино . . . . . —
» Будановка 58

Московско-Ярославская дорога . . . . . 59—84

Станція Пушкино 59
» Талицы 60

Стран.

Станція Хотьково 62
» Сергіево 63
» Арсаки. 67
» Александровъ 68
» Карабаново 72
» Балакирево . . . . . —
» Берендѣево 73
» Рязанцево 74
» Итларь . . . . . —
» Петровскъ 75
» Ростовъ 77
» Семибратово 78
» Ярославль 79

Вологодская дорога . . . . . 85—93

Станція Волга 85
» Даниловъ 86
» Пречистое 87
» Скалино 88
» Грязовецъ . . . . . —
» Вологда 89

Курско-Харьково-Азовская дорога . . . . . 94—161

Станція Курскъ 94
» Никольская 100
» Марьино 101
» Прохоровка 102
» Кустарная 103
» Бѣлгородъ 104
» Дергачи 107
» Харьковъ . . . . . —
» Мерефа 121
» Борки 123
» Тарановка . . . . . —
» Алексѣевка . . . . . —
» Краснопавловка 125
» Лозовая-Азовская . . . . . —
» Лозовая-Севастопольская 126
» Надеждино 130
» Гавриловка . . . . . —
» Борвенково . . . . . —
» Ставраково 133
» Славянскъ . . . . . —
» Кроматорская 134
» Дружковка 137
» Константиновка . . . . . —
» Щербиновка 140
» Никитовка . . . . . —
» Харцизская 142
» Амвросіевка . . . . . —

Стран.

Станція Успенская 143
» Матвѣевъ-Курганъ . . . . . —
» Сенявская . . . . . —
» Ростовъ-на Дону . . . . . —
» Гниловская 149
» Таганрогъ . . . . . —

Маріуполь . . . . . 162—164

Константиновская дорога . . . . . 165—176

Станція Еленовка 165
» Рудничная . . . . . —
» Юзово 166
» Ясиноватая 176
» Скотоватая . . . . . —

Донецкая Каменноугольная дорога . . . . . 177—192

Станція Кроматорская 177
» Бахмутъ 179
» Лисичинскъ 181
» Лоскутовка . . . . . —
» Попасная . . . . . —
» Марьевка 182
» Варварополье 183
» Васильевка 185
» Колпаково 186
» Звѣрево 189

Лозово-Севастопольская дорога . . . . . 193—272

Станція Лозово-Севастопольская 193
» Самойловка 196
» Варваровка . . . . . —
» Павлоградъ 197
» Екатеринославъ 199
» Ивановка 215
» Синельниково 216
» Славгородъ 217
» Александровскъ 218
» Краснокутовка 227
» Васильевка . . . . . —
» Михайловка 228
» Федоровка . . . . . —
» Мелитополь . . . . . —
» Акимовка 232
» Ново-Григорьевка 233
» Рыково . . . . . —
» Ново-Алексѣевка 234
» Геническъ . . . . . —
» Чанчаръ 237

Стран.

Станція Соляная 238
» Таганашъ 239
» Джанкой 241
» Курманъ-Кемельчи . . . . . —
» Симферополь 242
» Альша 251
» Бахчи-Сарай . . . . . —
» Бельбекъ 258
» Инкерманъ 259
» Севастополь . . . . . —

Осмотръ Московской товарной и пассажирской станціи Московско-Курской дороги. . . . . 273—276

Осмотръ Московской товарной и пассажирской станціи Московско-Ярославской дороги . . . . . 277—278

ПУТЕВОЙ ЖУРНАЛЪ

ПРИ ИЗСЛѢДОВАНІИ

МОСКОВСКО-КУРСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

27-го апрѣля Московская Подкоммиссія, въ составѣ предсѣдателя кн. А. А. Щербатова, товарища предсѣдателя Б. Н. Чичерина и членовъ: А. И. Чупрова, В. А. Титова, И. К. Бакланова и Д. А. Наумова, выѣхала съ курьерскимъ поѣздомъ, изъ Москвы, для обзора и изслѣдованія Московско-Курской желѣзной дороги. Подкоммиссію сопровождали инспекторъ Московско-Курской желѣзной дороги И. А. Шуберскій и директоръ той-же дороги Н. В. Бернацкій.

По пріѣздѣ на ст. Подольскъ, Подкоммиссія получила отношеніе Подольской городской управы, отъ 25 апрѣля за № 327, о неудобствѣ подъѣзднаго къ станціи пути и необходимости построить другой пакгаузъ на правой сторонѣ желѣзной дороги.

Серпуховъ.

Въ тотъ же день Подкоммиссія прибыла въ г. Серпуховъ, гдѣ къ предсѣдателю явились мѣстные представители торговаго сословія, съ просьбою выслушать ихъ заявленія. Г. предсѣдатель объявилъ имъ, что въ 8 часовъ вечера Подкоммиссія выслушаетъ ихъ, въ зданіи городской думы въ г. Серпуховѣ.

Затѣмъ Подкоммиссія осматривала пристань на берегу рѣки Оки, гдѣ изъ распросовъ оказалось, что каждый годъ пристань эта заливается весеннимъ разливомъ рѣки Оки, вслѣдствіе чего, какъ полотно вѣтви желѣзной дороги, идущей къ пристани, такъ и путь,—размываются и портятся; причемъ Подкоммиссія обратила вниманіе на поврежденный разливомъ путь, который во время

осмотра представлялъ сильныя искривленія. Ремонтированіе путей послѣ весенняго поврежденія стоитъ Обществу каждый годъ около 2,000 р. Вслѣдствіе низкаго положенія берега, невозможно возводить какія либо прочныя постройки, такъ какъ онѣ сносятся водой и подрѣзываются льдомъ; платформы, для выгрузки пеньки и другихъ товаровъ, за исключеніемъ лѣсныхъ, строятся временныя, на штабеляхъ изъ старыхъ шпалъ, которыя покрываются сверху досками. Вся земля, находящаяся подъ пристанью, принадлежитъ городу Серпухову и частью бич. рѣки Оки. Г. Серпуховъ сдаетъ свою землю участками разнымъ лицамъ съ торговъ; участки эти не велики и во время лѣта вся принадлежащая городу земля и бичевникъ занимаются дровами и лѣснымъ матеріаломъ. Всего лѣсного матеріала, дровъ и прочихъ грузовъ желѣзная дорога перевезла въ 1878 г. съ пристани до 18,000 вагоновъ. При этомъ осмотрѣ было высказано мнѣніе, что правый берегъ рѣки Оки, по своему болѣе возвышенному положенію, былъ бы для устройства пристани болѣе удобенъ. Объ устройствѣ пристани на томъ берегу хлопочутъ, какъ нѣкоторые иногородные промышленники, такъ и фабриканты, находящіеся въ селѣ Подмокломъ, напротивъ г. Серпухова; но г. Серпуховъ противится этому, такъ какъ онъ отъ отдачи участковъ въ аренду получаетъ до 5,000 р. въ годъ, которыхъ лишится перенесеніемъ пристани. Мѣстные землевладѣльцы на правомъ берегу р. Оки предлагаютъ землю подъ устройство рельсовыхъ путей и другихъ сооруженій Обществу даромъ, о чемъ ими и подано заявленіе Правленію Общества.

Во время осмотра къ г. предсѣдателю подошелъ мѣстный землевладѣлецъ г. Степановъ и просилъ выслушать какъ его, такъ и другихъ, заинтересованныхъ въ устройствѣ пристани, на правомъ берегу Оки, лицъ; г. предсѣдатель назначилъ ему время, для этого, на завтра 28 апрѣля въ 11 часовъ утра. При этомъ г. Степановъ объяснилъ, что въ настоящее время городская земля отдана въ аренду 3-мъ или 4-мъ лицамъ, которыя и передаютъ ее другимъ, за болѣе возвышенную плату; на томъ же берегу этого не будетъ, такъ какъ тамъ больше мѣста.

Въ 8 часовъ вечера Подкоммиссія прибыла въ зданіе Серпуховской городской думы, гдѣ мѣстные торговцы представили ей свои заявленія относительно желѣзной дороги; изъ нихъ: серпуховскій купецъ Николай Игнатьевъ Щибаевъ объяснилъ: что въ подвижномъ составѣ для лѣснаго матеріала и дровъ чувствуется вообще большой недостатокъ; бывали случаи, что товаръ не отправлялся по 2 и по 3 недѣли, за неимѣніемъ вагоновъ и особенно платформъ; объ этомъ какъ онъ, такъ и другіе лѣсоторговцы приносили письменныя жалобы Правленію, но отвѣты

на эти жалобы получаются очень рѣдко. Самъ онъ въ Правленіи и Управленіи дороги лично не былъ и не узналъ о результатахъ своихъ жалобъ, но что онѣ доходили, то онъ увѣренъ въ этомъ, такъ какъ телеграммы, которыя онъ посылалъ въ Управленіе дороги, съ жалобами на недостачу подвижнаго состава, ему не возвращались. Требованія на вагоны и на платформы заносятся собственноручно отправителями въ имѣющуюся на станціи „Ока“ книгу, но требованія эти никогда не удовлетворяются сполна, такъ что кому нужно 2 платформы, то онъ требуетъ 4 и болѣе, для того, чтобы получить двѣ. Вообще требованія на вагоны удовлетворяются въ такомъ размрѣ, что при требованіи 10 или 15 вагоновъ даютъ 4 или 5; бывали случаи, что при требованіи 50 вагоновъ давали только 5. Недостатокъ ощущается особенно въ платформахъ, которыя при томъ же и неудобны для грузки лѣснаго товара. Дрова грузятъ въ крытые вагоны и на платформы съ рѣшетчатыми стѣнками (которыя также неудобны, дрова изъ нихъ выскакиваютъ на ходу и легко могутъ расхищаться), а круглый лѣсъ и доски на платформы. Самая нагрузка производится прямо со складовъ въ вагоны не по очереди, а по усмотрѣнію начальника станціи, который не обращаетъ вниманія на ихъ жалобы. Нагрузка отправителями производится на свой счетъ и крайне стѣснительна для нихъ, потому что въ случаѣ задержки платформъ и вагоновъ подъ нагрузкой болѣе однихъ сутокъ, съ отправителя берутъ 3 р. штрафа съ вагона и платформы и, кромѣ того, за вагонъ берутъ по вѣсу 700 пудовъ, а грузить позволяютъ только 600 пудовъ, да большаго количества нагрузить и не возможно, такъ какъ сыраго лѣсу на платформахъ и рѣшеткахъ болѣе и не помѣщается, такъ что отправители переплачиваютъ лишнее за 100 пудовъ. Прежде платили за провозъ лѣснаго матеріала съ Окской станціи до Москвы 9 р. 20 к., а теперь 13 р. Такъ какъ вагонныхъ вѣсовъ на Окской пристани нѣтъ, то перевѣска вагоновъ крайне затруднительна,—вѣсы имѣются только на Серпуховской станціи и почти всегда заняты; при требованіи перевѣски вагона,—въ этомъ отказываютъ за неимѣніемъ времени, а на другой день объявляютъ, что вагонъ уже свѣшенъ. Дрова изъ вагоновъ и лѣсъ съ платформъ сильно расхищаютъ. Бывали случаи, что отправляютъ въ Москву 8 саж. дровъ, а приходитъ только 6. Въ вагонъ нагружается отъ $7^1/_2$ до 8 саж., но нерѣдко при разгрузкѣ въ Москѣ недоставало сажени и болѣе. Въ отношеніи кражъ очень неудобны открытыя платформы, съ рѣшетчатыми стѣнками, изъ нихъ особенно часто случаются пропажи. Кражи эти дѣлаются какъ на самой станціи, такъ и въ пути, во время хода поѣзда. Недостачу дровъ въ Москвѣ нельзя объяснить разницей

въ кладкѣ, такъ какъ дрова складываются какъ на Окѣ, такъ и въ Мосввѣ одинаково. Прошлой осенью онъ нашелъ украденный у него товаръ, объ этомъ производилось дѣло у мироваго судьи,—одинъ изъ обвиняемыхъ служилъ сторожемъ на станціи,—но судья не нашелъ поводовъ къ обвиненію. Большею же частію они о пропажахъ не заявляютъ, такъ какъ въ большей части случаевъ заявленія ихъ ни къ чему не ведутъ.

Вслѣдствіе всѣхъ этихъ безпорядковъ лѣсопромышленники принуждены часто продавать лѣсъ и дрова въ самомъ городѣ Серпуховѣ, съ значительнымъ для себя убыткомъ.

Торговля лѣсными матеріалами и дровами, по мнѣнію г. Шибаева, уменьшилась какъ отъ этихъ неисправностей желѣзной дороги, такъ и отъ того, что Ряжско-Вяземская желѣзная дорога оттянула отъ Серпухова значительное число этого рода грузовъ, такъ какъ лѣсъ изъ Алексина и Калуги, который прежде шелъ въ Серпуховъ, въ настоящее время идетъ по Ряжско Вяземской дорогѣ въ Тулу. Къ этому г. Шибаевъ добавилъ, что бичевникъ, который по закону долженъ быть свободенъ, на Окской пристани большею частью занятъ лѣсными складами. Что хотя на разгрузку барки полагается только 3 дня,—послѣ чего бичевникъ долженъ быть очищенъ, но на самомъ дѣлѣ лѣсные матеріалы не убираются съ него нѣсколько мѣсяцевъ. Вслѣдствіе этого доставка лѣснаго товара съ барокъ въ склады, находящіеся на городской землѣ, крайне затруднительна. Жалобы на это, приносимыя начальнику водяной дистанціи, безполезны: такъ какъ онъ на нихъ не обращаетъ вниманія.

Серпуховскій городской голова Иванъ Николаевичъ Черновъ объяснилъ, что земля по обѣ стороны вѣтви на пристани принадлежитъ городу Серпухову. Концомъ же вѣтвь желѣзной дороги упирается въ бичевникъ и частью захватываетъ его полотномъ вѣтви. Земля эта сдается по участкамъ разнымъ лицамъ съ торговъ. Участки эти всѣ снимаются лѣсоторговцами. Самое большее число участковъ, находящихся въ рукахъ одного лица, есть три участка. Изъ арендаторовъ только одинъ Шумовъ не лѣсоторговецъ, но онъ снимаетъ землю по порученію тульскихъ торговцевъ. Всѣхъ же участковъ городскихъ въ этомъ мѣстѣ 39. Въ подтвержденіе этого онъ представилъ Подкоммиссіи вѣдомость городской управы, изъ которой видно кому и какой участокъ сданъ въ аренду.

Купецъ Иванъ Ивановичъ Котовъ объяснилъ, что онъ занимается перевозкой мануфактурнаго товара (подрядчикъ). Подвижнаго состава достаточно, такъ что задержки въ отправкѣ не бываетъ, но очень долго держатъ товаръ въ пути, такъ до Москвы изъ Серпухова случается, что товаръ идетъ 5 и 6 дней, а

на Никольскую ярмарку, въ Полтавѣ, товаръ изъ Серпухова шелъ 22 дня. Въ отношеніи задержекъ особенно вредятъ товароотправителямъ Орелъ и Курскъ.—По этому иногда вынуждены отправлять товаръ изъ Серпухова въ Москву на лошадяхъ, что значительно дороже, такъ какъ доставка на лошадяхъ стоитъ 13 коп., а по желѣзной дорогѣ 6 коп. съ пуда.

Время прибытія товара считается неправильно; напр., если товаръ придетъ въ 10 часовъ вечера, то онъ считается прибывшимъ въ эти сутки и срокъ для пріемки его считается не съ часу прибытія, а съ начала сутокъ. Товароотправители никогда не увѣдомляются о времени прибытія товара, а должны справляться сами, что весьма затруднительно. По прибытіи товара въ Серпуховъ пропажъ бываетъ мало, а въ Москвѣ очень много. Съ виду упаковка цѣла, такъ что пропажу товара бываетъ очень трудно замѣтить, а при распаковкѣ оказывается недостача противъ отправленнаго. Бывали случаи пропажи товара даже изъ запломбированныхъ вагоновъ, хотя пломба на вагонѣ и цѣла. На ярмарки товаръ отправляютъ заблаговременно. При нагрузкѣ мануфактурнаго товара съ нимъ обращаются крайне небрежно, употребляютъ при нагрузкѣ крючья, отчего товаръ рвется. На жалобы объ этомъ не обращаютъ вниманія.

Серпуховскій купецъ Иванъ Матвѣевъ Костяковъ объяснилъ, что онъ занимается хлѣбной торговлей, что станція открывается въ 8 час. утра, а закрывается лѣтомъ въ 6, а зимой въ 4 ч. по полудни, въ воскресенье же и въ праздничные дни станція открыта только до 12 час. дня, времени этого недостаточно для выгрузки приходящаго хлѣбнаго груза, а въ случаѣ если не успѣваютъ разгрузить весь прибывшій грузъ въ одинъ день, то взимаютъ за полежалое и за простой вагоновъ.—Для хлѣба подвижнаго состава достаточно, но пакгаузовъ и крытыхъ платформъ мало, такъ что приходящій грузъ складываютъ на платформы, между тѣмъ въ Серпуховѣ 3 хлѣбныхъ торговца получаютъ хлѣба до 1 м. пудовъ въ годъ. Воскресенье не слѣдуетъ включать въ счетъ дней при счетѣ за полежалое, такъ какъ выдача товаровъ происходитъ только до 12 часовъ дня. Разъ онъ получилъ товаръ подмоченнымъ керосинымъ, о чемъ и составленъ былъ актъ. Дѣло было въ августѣ мѣсяцѣ, въ концѣ лѣта. Хотя желѣзная дорога и продала уже этотъ грузъ съ торговъ, но онъ до сихъ поръ не получилъ никакого удовлетворенія, хотя нѣсколько разъ обращался съ просьбой объ этомъ лично. Въ судъ обращаться онъ считаетъ неудобнымъ, такъ какъ это проволочка времени и влечетъ за собой значительныя издержки. При этомъ онъ представилъ копію съ прошенія, поданнаго имъ въ Правленіе Общества Московско Курской желѣзной до

роги отъ августа 1878 г. на которое имъ не получено никакого отвѣта.

Серпуховской купецъ Николай Ивановъ Бобровъ, представилъ актъ, составленный 21 декабря 1877 года, о томъ, что вмѣсто слѣдуемой ему пшеницы доставлена рожь, и заявилъ, что уже $1^1/_2$ года не получаетъ никакого удовлетворенія.

Серпуховской купепъ Алексѣй Ивановъ Кулаковъ объяснилъ, что онъ торгуетъ рыбой и благодаря желѣзнымъ дорогамъ, терпитъ большіе убытки. Такъ бывали случаи, что въ г. Царицынѣ сельди задерживались по 2 мѣсяца безъ отправки. Случаи задержекъ такъ обыкновенны, что въ Царицынѣ существуютъ двѣ цѣны на одинъ и тотъ же товаръ, смотря потому, нагруженъ онъ въ вагоны или нѣтъ; эта разница въ цѣнѣ доходитъ до 400 р., съ вагона. Случаи кражъ и пропажъ товара также, довольно часты, такъ, напр., не давно онъ получилъ 2 ящика съ сардинками и при раскупоркѣ въ одномъ ящикѣ не оказалось 11, а въ другомъ 29 коробокъ; икру изъ ящиковъ вынимаютъ цѣлыми банками; боченки съ сельдями набиваютъ пескомъ, хотя во всѣхъ этихъ случаяхъ укопорка ящиковъ съ наружной стороны нисколько не повреждена. Артельщики со станціи ходятъ къ товароотправителямъ поздравлять ихъ съ праздниками и если не дастъ кто либо на чай, то ему непремѣнно дѣлаютъ какой-нибудь ущербъ.

Городской голова Серпуховской купецъ Иванъ Николаевичъ Черновъ заявилъ, что вообще кражи товара случаются часто, хотя съ наружной стороны видимыхъ поврежденій нѣтъ. Страховать товаръ на желѣзной дорогѣ не позволяютъ. На Серпуховской станціи въ товарномъ пакгаузѣ имѣется двое вѣсовъ и хотя вѣсы эти десятичные, но вѣсъ на нихъ показывается различно.

Въ заключеніе гг. товароотправители представили Подкомиссіи докладную записку, подписанную десятью лицами. Записка эта при семъ прилагается (по вход. журн. № 78).

Ранѣе еще поѣздки Подкоммиссіи въ г. Серпуховъ, на Серпуховскую станцію прибылъ Серпуховскій исправникъ, который заявилъ предсѣдателю, что дорога, идущая въ городъ Серпуховъ вдоль резерва желѣзной дороги, ремонтируется крайне плохо, мостовая мѣстами почти не проѣздна и что лежащій около этой дороги прудъ, образовавшійся отъ взятой для полотна желѣзной дороги земли, представляетъ изъ себя вонючую яму. Онъ обращалъ на это вниманіе желѣзно-дорожнаго начальства, но до сихъ поръ ни дорога, ни прудъ не исправляются и что рабочимъ плата во время Императорскихъ проѣздовъ въ Серпуховскомъ и Подольскомъ уѣздахъ различная. При проѣздѣ въ г.

Серпуховъ Подкоммиссія обратила на это вниманіе и нашла заявленіе г. исправника совершенно основательнымъ.

Засѣданіе 28 апрѣля.

Спрошенный г. предсѣдателемъ по вопросу заявленныхъ наканунѣ жалобъ и неудовольствій г. Серпухова, директоръ Московско Курской желѣзной дороги Н. В. Бернацкій объяснилъ, что управленіе дороги не имѣетъ возможности во всякое время удовлетворять всѣ требованія грузоотправителей, такъ какъ по линіи желѣзной дороги они одновременно возникаютъ въ разныхъ мѣстахъ, но все возможное Управленіе дороги для Серпуховскихъ торговцевъ дѣлаетъ, чему служитъ доказательствомъ то, что весь лѣсной матеріалъ съ пристани р. Оки увозится до начала половодья; въ нынѣшнемъ же году засталъ тамъ лѣсной матеріалъ ранній поводокъ, въ февралѣ мѣсяцѣ, но не нанесъ никому убытка, а только имъ были разбросаны дрова г. Шибаева, безъ всякаго для него ущерба. Всѣ малѣйшія просьбы товароотправителей по тому трудно удовлетворять, что по распоряженію министерства путей сообщенія, желѣзная дорога обязана всего болѣе заботиться объ скорѣйшей доставкѣ скота и легко портящихся товаровъ. Тѣмъ болѣе, что управленіе дороги должно въ тоже время удовлетворить и другихъ лѣсоотправителей между Москвою и Тулой. Жалобы отъ товароотправителей на недостачу подвижнаго состава поступали, но такъ какъ по самому существу своему онѣ не требовали отвѣта, то управленіе дѣлало только по нимъ должное распоряженіе.

Платформы обыкновеннаго типа, по этому жалобы на это нельзя считать основательными. Платформы же съ рѣшетчатыми стѣнками неудобны для лѣсоотправителей, потому, что на нихъ написанъ опредѣленный вѣсъ груза, ранѣе же въ вагоны они грузили до 1000 пуд. дровъ. Заявленіе о несоблюденіи начальникомъ Окской станціи очереди въ отправкѣ груза несправедливо. Дрова грузятся на платформы по 700 пуд. и лѣсъ на платформы съ рѣшетчатыми боками по 650 пуд. по распоряженію министерства путей сообщенія, соотвѣтственно этому и берется съ отправителей плата. Если и существуютъ частые случаи покражъ, изъ вагоновъ и платформъ, лѣса и дровъ, то отправители заявляютъ объ этомъ весьма рѣдко.

Уменьшеніе отправки дровъ и лѣса изъ Серпухова объясняется отчасти истребленіемъ лѣсовъ въ Калужской губ. откуда главнымъ образомъ лѣсъ въ Серпуховъ и доставляется, а отча-

сти и конкуренціей Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, которая прямо изъ Алексина везетъ лѣсъ въ Тулу.

Плата за провозъ товаровъ по желѣзной дорогѣ обходится по 12 коп. съ пуда, такъ какъ сюда нужно включить плату за провозъ отъ Серпухова до станціи 2 коп. и отъ товарной станціи въ г. Москву 2 коп.

Счетъ дней, при счетѣ за полежалое, по мнѣнію г. Бернацкаго, не основателенъ.

О времени прибытія груза на станцію желѣзной дорогѣ слѣдуетъ вывѣшивать объявленія въ товарныхъ конторахъ.

Грузы на ярмарки главнымъ образомъ задерживаются Курско-Харьковской дорогой и по этому не могутъ быть отнесены къ винѣ Московско-Курской желѣзной дороги.

Страхованіе товаровъ допущено, но не иначе какъ на условіяхъ сказанныхъ въ тарифѣ. Требованіе подписокъ съ товароотправителей при отправкѣ смолы и вообще жидкостей не основательно. По всякаго рода неудовлетвореніямъ за переборы и за испорченные и недоставленные грузы товароотправителямъ слѣдуетъ предъявлять иски. Отъ исправника заявленіе о прудѣ поступило только нынѣшней весной и онъ по немногу засыпается, а дорога будетъ перемощена.

Въ 1 часъ дня къ предсѣдателю явились землевладѣлецъ г. Степановъ въ сопровожденіи нѣсколькихъ человѣкъ фабрикантовъ и лѣсопромышленниковъ, заинтересованныхъ въ устройствѣ пристани на правомъ берегу р. Оки, которыми подано заявленіе, присемъ прилагаемое (по вход. журн. № 81) Къ заявленію этому они добавили.

Никитинъ (фабрикантъ), что на правомъ берегу р. Оки лежитъ село Подмоклое, въ которомъ находится 4 фабрики, получающихъ и отправляющихъ въ Москву грузовъ до 100,000 пуд. Перевозка, на эту сторону рѣки, грузовъ во время паводковъ и весеннихъ разливовъ—совсѣмъ невозможна, что̀ сильно затрудняетъ торговлю.

Городничевъ,—что у него на томъ берегу р Оки есть кирпичный заводъ, который выдѣлываетъ отъ $1^1/_2$ до 2 мил. въ годъ кирпича, доставка котораго на Серпуховскую станцію очень неудобна.

Шибаевъ (лѣсопромышл.), что подвижнаго состава иногда не достаетъ, такъ что при требованіи 5-ти ваг. даютъ только одинъ.

Митяевъ (лѣсопромыш.), что если бы пристань была устроена на правомъ берегу р. Оки, то всѣ калужскіе торговцы гнали бы лѣсъ въ Серпуховъ. Онъ доставитъ Подкоммиссіи заявленіе ихъ объ этомъ, а въ настоящее время въ Серпуховѣ калужскихъ торговцевъ совсѣмъ нѣтъ. Мѣсто для склада дровъ и лѣса на

той сторонѣ гораздо болѣе, чѣмъ на этой,– на этой же сторонѣ всѣ городскіе участки находятся въ рукахъ не многихъ лицъ,— самъ онъ снимаетъ участокъ у купца Боброва за 300 руб., хотя самъ Бобровъ платитъ городу только 200 руб. Бичевникъ раздѣленъ на 40 участковъ, которые отводятся, начальникомъ водяной дистанціи, по очереди приходящихъ барокъ; такъ какъ участки бичевника не приходятся противъ городскихъ участковъ, то часто случается, что съ мѣста отведеннаго на бичевникѣ нельзя провести лѣсъ на снятый у города участокъ.—Участки бичевника отводятся только на 3 дня для выгрузки и проѣзда, но этого времени черезъ чуръ мало. Мѣста на этой сторонѣ такъ мало, что бывали случаи занятія бичевника и на болѣе долгіе сроки, такъ какъ все остальное мѣсто занято дровами и лѣсомъ. Отъ небольшихъ даже паводковъ дрова разбрасываются и бывали случаи, что ихъ – уносило.

Митаевъ (лѣсопромышл.) объяснилъ, что правый берегъ на столько выше лѣваго, что этотъ берегъ заливаетъ когда вода достигнетъ 2 арш., а тотъ берегъ не заливаетъ даже и тогда когда вода поднимается до 7 арш.

Степановъ (землевладѣлецъ) объяснилъ, что лѣсъ съ Окской пристани идетъ исключительно въ Москву, такъ какъ у г. Серпухова есть своя пристань, выше моста, съ которой исключительно и идетъ лѣсъ и дрова на фабрики г. Серпухова. — Что если будетъ устроена пристань на томъ берегу Оки, то землевладѣльцы уступятъ землю подъ устройство путей даромъ; объ этомъ подано заявленіе Правленію Общества весною 1878 г. и мѣсто подъ пристань осматривалъ начальникъ дистанціи. Сами они лично не хлопатали и въ соглашеніе объ этомъ съ Правленіемъ не входили.

Спрошенные по этому вопросу директоръ дороги Бернацкій и начальникъ дистанціи Сиручекъ объяснили: Г. Бернацкій, что онъ совершенно раздѣляетъ взглядъ просителей на устройство пристани на правомъ берегу р. Оки.

Г. Сиручекъ, что по поводу поданнаго заявленія онъ, по распоряженію Правленія, дѣлалъ невелировку мѣста, на которомъ просятъ устроить пристань. Составленный имъ чертежъ вмѣстѣ со смѣтой представлены недѣли 4-е тому назадъ въ Управленіе дороги. По этой смѣтѣ расходы, кромѣ шпалъ и рельсовъ, исчислены въ 7000 р. с., въ число которыхъ входитъ и телеграфный постъ. Правый берегъ выше лѣваго и удобнѣе; въ 1873—74 гг. его даже совсѣмъ не заливало разливомъ. Для устройства еще путей мѣста на этомъ берегу Оки больше нѣтъ. Составленные имъ чертежи онъ недѣли черезъ 2 представитъ Подкоммиссіи.

Предсѣдатель предложилъ г. Бернацкому—не найдетъ ли онъ

возможнымъ вопросъ объ устройствѣ пристани обсудить совмѣстно съ представителями г. Серпухова,—фабрикантами и землевладѣльцами праваго берега р. Оки и съ начальникомъ водяной дистанціи. Г. Бернацкій согласился съ основательностью этого предложенія.

Въ 2 часа въ Подкоммиссію вновь явились серпуховскій городской голова съ нѣсколькими представителями, которые, къ представленнымъ ими вчера объясненіямъ, добавили:

1) Что оба берега р. Оки заливаются одинаково; что пристань на правомъ берегу Оки неудобна, по дальности разстоянія отъ города; что лѣсъ и дрова идутъ въ городъ съ обѣихъ пристаней, такъ какъ почти всѣ фабриканты не имѣютъ своихъ лѣсовъ, а дрова для фабрикъ закупаютъ у торговцевъ, пригоняющихъ ихъ къ пристани;—для всего же нужнаго городу количества дровъ на верхней пристани нѣтъ мѣста. 2) Если бы было предоставлено право лѣсоотправителямъ отмѣчать въ очередной книгѣ противъ числа затребованныхъ вагоновъ, количество и время полученія таковыхъ то это было бы для нихъ удобно. 3) Повысить тарифъ на дрова и лѣсъ невозможно, потому что тогда никто не будетъ возить ихъ изъ Серпухова, такъ какъ на Ряжско-Вяземской дорогѣ тарифъ ниже.—4) Въ рѣшетки лѣсъ длиннѣе 8 арш. не входитъ, а если они съ тормозами, то входятъ только 7 арш.

5) Что при грузкѣ хлѣба, мѣшки и кули сильно рвутъ крючьями, отчего хлѣбъ высыпается и что пакгаузовъ и платформъ мало; ихъ слѣдуетъ увеличить.

Затѣмъ Подкоммиссія осмотрѣла станцію Серпуховъ, осматривала книги требованій на подвижной составъ и дѣйствительную его выдачу отправителямъ, книгу страхованій и занималась провѣркой вѣсовъ въ пакгаузѣ.

При осмотрѣ станціи было обращено вниманіе на то, что полъ въ пакгаузѣ очень старъ и весь въ дырахъ; что хлѣбъ сложенъ былъ на платформѣ только полуприкрытый брезентами, тогда какъ пакгаузъ оказался пустымъ и что на товарныхъ платформахъ на нѣкоторыхъ написано—„грузъ 700 пуд.“, а на другихъ подобнаго же размѣра „600 пуд.“. По поводу этого послѣдняго обстоятельства г. Бернацкій объяснилъ, что вѣсъ 700 п. пишется только на тѣхъ платформахъ, которыя имѣютъ внутреннее движеніе, на тѣхъ же, которыя имѣютъ прямое сообщеніе, вѣсъ 700 пудъ не пишется, потому что сосѣднія дороги, платформы съ грузомъ въ 700 пуд. не принимаютъ.

При осмотрѣ книги требованій, съ октября прошлаго 1878 г. по апрѣль нынѣшняго года, и при сличеніи этой книги съ книгой дѣйствительно выданнаго подвижнаго состава оказалось слѣдующее: въ октябрѣ и половинѣ ноября мѣсяцахъ подвиж-

ной составъ въ количествѣ затребованномъ не выдавался: такъ наприм., октября 9 затр. 66—выд. 38; 11-го—67 затр.—выд. 4; въ октябрѣ 18-го затр.—91—выд. 89; 31-го затр. 96—выд. 59; были же дни когда дѣйствительно выданный подвижной составъ превышалъ требованіе, такъ 27 октября требовалось 65 ваг.—выд.—87; 8 ноября требовалось 69 ваг.—выд.—75; но эти случаи чрезвычайно рѣдки. Начиная же со времени наступленія паводка, т.-е. съ 14 февраля, количество выданнаго подвиж. состава превышаетъ требованіе; такъ 14-го треб. 85 ваг.—выд. 96; 15-го треб. 87—выд. 105; 19 го треб. 95—выд. 116; 21-го треб. 78—выд. 87 и т. д.; съ окончаніемъ же паводка, количество выданнаго подвижнаго состава опять меньше количества затребованнаго.

При осмотрѣ книги застрахованій въ настоящемъ году оказались только слѣдующія страхованія:

Изъ Ревеля	№	6926	на	412	руб.
„ Раменскаго	№	414	„	6261	„
„ „	№	419	„	6573	„
„ „	№	432	„	5066	„
„ „	№	445	„	4231,50	„
„ Серпухова въ Ново-Млинскъ	№	195	„	25	„

При провѣркѣ трехъ, имѣющихся въ пакгаузѣ, вѣсовъ оказалось, при взвѣшиваніи однихъ и тѣхъ же 4 мѣшковъ съ мукой, вѣсомъ каждый по 5-ти пудовъ, на однихъ вѣсахъ получилось 19 п. $34^1/_2$ Ф., на 2-хъ 19 п. $36^1{}_2$ Ф. и на 3 хъ 19 п. $38^1/_2$ Ф., такъ что недовѣсъ оказался не въ пользу желѣзной дороги.

Въ этотъ день Подкоммиссія выѣхала изъ Серпухова въ Тулу.

Тула.

Подкоммиссія прибыла въ Тулу 28 апрѣля въ 7 часовъ вечера. Въ тотъ же день къ г. предсѣдателю явились представители мѣстнаго торговаго сословія, съ письменнымъ изложеніемъ своего заявленія, которое присемъ прилагается (по вход. журн. № 88). Г. предсѣдатель назначилъ засѣданіе Подкоммиссіи на другой день 29 апрѣля въ 1 часъ дня.

Затѣмъ предсѣдатель губернской управы доставилъ вѣдомость о подъѣздныхъ путяхъ къ ст. Московско-Курской жел. дороги, по Тульской губ. Вѣдомость эта при семъ прилагается.

29 апрѣля въ часъ дня явились представители мѣстнаго торговаго сословія, въ числѣ 12 человѣкъ, которые на обращенные къ нимъ вопросы г. предсѣдателемъ и членами, въ дополненіе представленнаго ими „отзыва“, объяснили:

1. Личный составъ желѣзно-дорожной артели, какъ по количеству рабочихъ, такъ и по качеству ихъ — неудовлетворителенъ, такъ что вслѣдствіе недостатка рабочихъ бываютъ случаи, что нагрузку начатаго товара бросаютъ, чтобы исполнить другую, болѣе спѣшную, работу; жалобы на артельщиковъ оставляются конторой безъ удовлетворенія (Васильковъ). Самая артель организована неправильно: въ ней существуютъ три градаціи: *артельщики*—которые отъ себя нанимаютъ *рабочихъ*, а эти въ свою очередь сдаютъ нагрузку и выгрузку—*поденнымъ рабочимъ*—которые не обращаютъ никакого вниманія на справедливыя требованія товароотправителей; дѣлаютъ имъ на зло—если не получаютъ на чай; товаръ всякій—грузятъ крюками, отчего происходитъ большой ущербъ; даже короба съ самоварами нагружаютъ крюками, такъ что бывали случаи, что самовары пробивались (Вейденгаммеръ).

2. Вѣсовъ для товара на станціи недостаточно, существующіе вѣсы по сложности механизма не понятны для отправителей, такъ что на нихъ можно дѣлать какъ перевѣсъ, такъ и недовѣсъ. Желательно, чтобы были введены въ употребленіе обыкновенные вѣсы съ коромысломъ.

3. Мѣста для товарной ст. и пакгаузъ — недостаточны, слѣдовало бы устроить еще такой же пакгаузъ; старый пакгаузъ былъ съ крытыми къ нему подъѣздами, а новый безъ крытыхъ подъѣздовъ, поэтому старый былъ удобнѣе. Платформы слѣдуетъ сдѣлать крытыми. Теперь товарная станція и запасные пути устроены удобнѣе, нежели были устроены прежде; но неудобство состоитъ въ томъ, что товарная контора помѣщается въ самомъ вокзалѣ, а не при товарной станціи, вслѣдствіе чего грузоотправителямъ приходится переходить черезъ всѣ рельсовые пути, что̀ очень неудобно и даже не безопасно; были два случая, что отправителей задавило поѣздами

4 Спеціальныхъ помѣщеній для товаровъ опасныхъ и легко портящихъ другіе товары, нѣтъ; такъ что бывали случаи подмочки хлѣба керосиномъ.

5. Подвижнаго состава вообще недостаточно; рѣшетки для лѣса неудобны, на нихъ по тарифу слѣдуетъ грузить 650 пуд., а это по большей части невозможно; дрова изъ вагоновъ расхищаются;—рѣшетки дальше Иванова не ходятъ. Въ зимнее время для лѣснаго матеріала между Серпуховымъ и Тулой трудно добиться платформъ и вагоновъ, такъ что на ст. Баранова лѣсъ лежалъ, за неимѣніемъ платформъ, 2 года, безъ отправки; тогда какъ дрова Общества жел. дороги шли безъ задержки. Лѣсъ и дрова идутъ изъ Серпухова и изъ Алексина (Корсунскій). Подвижнаго состава недостаточно для каменнаго угля и кокса. (Вей-

денгаммеръ). Металлическія издѣлія лежатъ иногда на станціи по недѣлѣ и больше въ особенности въ декабрѣ передъ ярмарками (Дюковъ). По отправкѣ хлѣба были задержки въ 1877 году, а теперь хлѣбъ больше недѣли не задерживается.

Вагоны плохо очищаются, такъ что ихъ приходится застилать соломой. Самая нагрузка въ вагоны происходитъ по очереди ввозныхъ ярлыковъ (Вейденгаммеръ). Не возможно ли давать артельщикамъ преміи въ случаѣ нагрузки ими въ день болѣе 30 вагоновъ? (Васильковъ) Недостача подвижнаго состава происходитъ еще и отъ того, что вагоны распредѣляются неправильно и при назначеніи ихъ на одну станцію произвольно отцѣпляются на другой (Вейденгаммеръ).

6. Отцѣпка вагоновъ происходитъ въ случаѣ порчи ихъ на пути, но хотя по правиламъ слѣдуетъ товаръ изъ нихъ перегрузить въ другіе вагоны въ 24 часа,—но это не соблюдается.

7. Въ случаѣ подобной отцѣпки, крайне трудно отыскать мѣстонахожденіе вагона, отчего товаръ, содержащійся въ этомъ вагонѣ, гибнетъ. Въ случаѣ убытковъ отъ запозданія товара, порчи его или пропажи, слѣдовало бы предоставить товароотправителямъ право обращаться съ исками по мѣсту отправки товара, къ мировому судьѣ, такъ какъ существующее законоположеніе о томъ, что иски къ желѣзной дорогѣ должны быть предъявляемы по мѣсту нахожденія Правленія—равносильно отказу, такъ какъ для отправителей не выгодно съ маленькими требованіями ѣхать въ Москву или другой городъ, чтобы предъявить искъ. Такой посредникъ, какъ судъ, необходимъ, такъ какъ жалобы, приносимыя Правленію, остаются безъ отвѣта, а на разслѣдованіе желѣзно-дорожныхъ чиновниковъ полагаться нельзя. Заносить жалобы въ „жалобную книгу“ неудобно, потому, во 1-хъ, что она находится подъ замкомъ, ключъ отъ него у жандарма, котораго приходится долго розыскивать; а во 2-хъ, въ случаѣ занесенія жалобы въ книгу, станціонное начальство дѣлаетъ отправителямъ притѣсненія. Начальники станціи большею частію отъ присутствованія, при составленіи актовъ, уклоняются, такъ какъ акты эти влекутъ для нихъ непріятности со стороны начальства. Отправитель, при отправкѣ товара, подписываетъ обязательства подчиняться всѣмъ законнымъ требованіямъ желѣзной дороги, слѣдуетъ и желѣзныя дороги подчинить этому же правилу относительно, вообще, уваженія закона. Указанное право предъявлять иски по мѣсту отправки товара и не противорѣчитъ 209 ст. Уст. гр. Суд. (Вейденгаммеръ). Жалобы, приносимыя Правленію, неудовлетворяются по 2 года и болѣе; такъ, напр., жалоба на недостачу 7 п. 30 ф. мѣди неудовлетворена съ прошлаго года (Бредихинъ).

8. Брезентовъ мало и они очень плохи, такъ что въ прошломъ году мука лежала на станціи по 10-ти дней и болѣе, не покрытая брезентами, отчего бывали случаи подмочки (Вейденгаммеръ).

Правилъ тарифа на станціи не продаютъ и добиться его невозможно (Васильковъ).

9. Товарная контора открыта лѣтомъ отъ 8 до 6 часовъ, зимой отъ 8 до 4 ч. и въ праздники отъ 8 до 12 ч.,—времени этого недостаточно. Желательно, чтобы по праздникамъ контора была открыта отъ 10 до 2 часовъ.

10. Товаръ большой скорости принимается не раньше какъ за два и не позже какъ за часъ, а товаро-багажъ принимаютъ нераньше какъ за часъ до прихода поѣзда.

11. Въ случаѣ опозданія товара на нѣсколько минутъ послѣ закрытія кассы, его уже не принимаютъ, это сильно стѣсняетъ отправителей, такъ какъ товаръ на станціи приходитъ иногда издалека и выгрузить его нѣтъ мѣста; поэтому желательно, чтобы артельщики принимали товаръ во всякое время или же, чтобы предоставлено было хозяину товара право сложить его на станціонномъ дворѣ, подъ личной его отвѣтственностью и подъ наблюденіемъ приставленнаго имъ сторожа.

12. Такъ какъ по правиламъ нагрузка дровъ и хлѣба можетъ быть производима рабочими самаго отправителя, то желательно чтобы допущена была нагрузка вообще всѣхъ товаровъ рабочими товароотправителя, тѣмъ болѣе, что и теперь большею частью нагрузка дѣлается не рабочими желѣзной дороги. (На это члены Подкоммиссіи, гг. Чупровъ и Титовъ, замѣтили, что общее правило это не можетъ быть допущено, такъ какъ повлечетъ за собой для желѣзной дороги право неплатежей въ случаяхъ порчи товаровъ).

13. Хотя по правиламъ товары, подверженные порчѣ, должны быть отправляемы ранѣе другихъ, но это правило не соблюдется. Очередь отправки соблюдается послѣ ввоза товара по ярлыкамъ; квитанціи же выдаются только послѣ нагрузки товара въ вагонъ.—Между тѣмъ ярлыками нельзя доказать количества товара, такъ какъ на немъ обозначено только количество мѣстъ, по этому въ случаѣ пропажи товара, когда количество мѣстъ остается то же, невозможно получить удовлетворенія; желательно, чтобы за ввезенный товаръ отвѣчали по вѣсу.

14. Хотя скотъ нагружаютъ въ вагоны тотчасъ же по прибытіи его на станцію, но долго не отправляютъ, такъ что онъ въ вагонахъ стоитъ безъ корма.

15. Желательно, чтобы за перевѣску товара при пріемкѣ его особой платы не взималось.

16. Желательно, чтобы вѣсъ товара записывался по фактурамъ, которыя и шли бы при товарѣ вмѣстѣ съ накладными. Провѣрку съ фактурой, при пріемкѣ товара, можно дѣлать на выдержку, отчего и самая пріемка не была бы затруднительна. Чрезъ посылку, вмѣстѣ съ накладною, провѣркой фактуры избѣгалась бы, между прочимъ, ошибка переписки. Необходимость пріема товара по фактурамъ, съ обозначеніемъ по мѣрѣ и вѣса каждаго мѣста, г. Васильковъ мотивировалъ еще тѣмъ, что въ нѣкоторыхъ товарахъ, напримѣръ, шерсти, бываетъ провѣсъ, вслѣдствіе чего вѣсъ цѣлой партіи товара при провѣркѣ можетъ оказаться согласнымъ съ накладной, хотя бы въ одномъ или нѣсколькихъ товарнымъ мѣстахъ произошла несомнѣнная пропажа товара.

17. Желательно, чтобы было допущено для получателей прибывшихъ товаровъ, какъ на Московско-Рязанской дорогѣ, правило вывозить товаръ не только цѣлыми партіями или вагонами, но и частями по желанію получателя. Причемъ плата за полежалое должна взиматься только за невывезенное со станціи количество товара. (Предсѣдатель замѣтилъ, что въ такомъ случаѣ товарныя станціи обращаются въ рынки).

18. Желательно чтобы допущено было страхованіе, безъ предварительнаго вскрытія, такихъ товаровъ, которые плотно запакованы и запломбированы отправителемъ. Сверхъ того слѣдуетъ распространить страхованіе и на тѣ случаи, въ которыхъ желѣзныя дороги по существующимъ правиламъ не отвѣчаютъ (непреодолимая сила).

19. При отправкахъ чугуннаго литья до 10 пуд. берутъ попудно, но при отправкахъ свыше 300 пуд. берутъ какъ за 600 пудовъ, примѣняясь къ правиламъ о громоздкихъ товарахъ.

20. Желательно, чтобы въ случаѣ справокъ о прибытіи товара на квитанціи каждый разъ отмѣчали о томъ, что онъ не прибылъ.

Сверхъ того, чтобы на станціи вывѣшивались объявленія о времени прибытія товара и чтобы тарифы выдавались безпрепятственно заизвѣстную плату.

Господинъ Бредихинъ представилъ копіи съ посланнаго имъ, въ Управленіе Московско-Курской желѣзной дороги, заявленія и шесть копій съ отношеній Общества Московско-Курской желѣзной дороги на его имя: 1) отъ 18 декабря 1878 г. за № $\frac{10524}{7736}$; 2) отъ 14 февраля 1879 г. за № $\frac{1456}{1005}$; 3) отъ 29 апрѣля 1879 г. за № $\frac{364}{2611}$; 4) отъ того-же апрѣля за № $\frac{3630}{26112}$; 5) отъ того-же апрѣля за № $\frac{3631}{2613}$, и 6) отъ 25 апрѣля сего года за № $\frac{3769}{2750}$, которыя при семъ прилагаются.

Затѣмъ Подкоммисія приступила къ осмотру станціи, причемъ оказалось, что въ настоящее время на станціи устраиваются новые

вагонные вѣсы которые еще неготовы,—старые-же сломаны. Мостовая къ товарной станціи плоха, перемащивается вновь. Самый подъѣздъ очень узокъ, но, по заявленію директора дороги, онъ въ настоящее время подсыпается и будетъ увеличенъ до ширины 10 сажень. Товарная Контора (по его-же заявленію) будетъ переведена изъ вокзала на товарную станцію, для чего и строится попомѣщеніе.

Вновь устроенная платформа построена безъ навѣса для подвозимой клади, какъ было заведено на платформахъ стараго образца. Станціоннаго двора собственно не существуетъ, ибо нѣтъ никакого забора.

При осмотрѣ станціоннаго зданія оказалось, что помѣщеніе для рабочихъ въ подвальномъ этажѣ безусловно тѣсно. Большинство стрѣлочниковъ не имѣютъ помѣщенія отъ Общества и живутъ на вольныхъ квартирахъ.

Несмотря на то, что въ тульскихъ мастерскихъ Общества находится до 600 рабочихъ, никакой больницы не существуетъ — есть такъ называемый пріемный покой на 6 кроватей, который оказался пустымъ и для имѣющихся больныхъ не приспособленнымъ—кровати безъ ножекъ, тюфяки отвратительные, аптека самая пустая — ящикъ для первоначальныхъ пособій въ самомъ скудномъ видѣ; болѣе двухъ часовъ нельзя было добиться увидѣть носилки, такъ какъ никто не зналъ у кого и гдѣ они находятся, когда, наконецъ, они были принесены, то оказались поломанными и въ самомъ неисправномъ видѣ.

30-го апрѣля желѣзнодорожный врачъ объяснилъ слѣдующее:

Участокъ его (въ медицинскомъ отношеніи) простирается отъ ст. Похомова до ст. Ясенки на протяженіи 73 верстъ, со включеніемъ сюда и тульскихъ мастерскихъ съ 600 челов. рабочихъ. При нихъ состоятъ 2 фельдшера, которые и живутъ на Тульской станціи при пріемномъ покоѣ. Участокъ свой онъ объѣзжаетъ два раза въ мѣсяцъ. Порученіями отъ судебныхъ и полицейскихъ властей отъ занятій не отвлекался. При Тульской станціи имѣется пріемный покой на 6 коекъ, больныхъ же отправляютъ въ Земскую больницу съ платой 7 р. 50 к. съ человѣка, въ мѣсяцъ. Пассажирскіе поѣзда ящиками первой помощи не снабжаются; но во время эпидемій оберъ-кондукторы снабжаются аптечками и имъ объясняется какъ и въ какомъ случаѣ слѣдуетъ поступать съ больными.

Освидѣтельствованіе вновь поступающихъ на службу лицъ, производится, хотя выработанныхъ правилъ для непріема никакихъ нѣтъ.

Всѣ пассажиры, служащіи и рабочіи, нанимаемые Управленіемъ желѣзной дороги, пользуются безплатно медицинскою по-

мощію и совѣтами врача; лѣченіе же рабочихъ нанимаемыхъ подрядчикомъ не лежитъ на его обязанности. Между служащими на желѣзной дорогѣ изъ всѣхъ болѣзней болѣе всего преобладаетъ воспаленіе глазъ.

При станціи бани не устроено, рабочіе ходятъ въ городскія бани.

Затрудненій отъ городскихъ и земскихъ больницъ въ пріемѣ больныхъ, съ желѣзной дороги, не встрѣчалось.

При дорогѣ имѣются временный дезинфекторъ, на обязанности котораго лежитъ пройзводство дезинфекцій какъ жилыхъ помѣщеній, такъ и вагоновъ.

Въ заключеніе врачъ добавилъ, что по его мнѣнію при медицинскомъ участкѣ слѣдуетъ имѣть повивальную бабку, такъ какъ большинство служащихъ люди семейные, и что сообщенныя имъ краткія свѣдѣнія онъ согласенъ изложить болѣе подробно въ письменной формѣ.

Затѣмъ товарищъ Предсѣдателя и члены Подкоммиссіи осматривали вновь устроенное техническое училище; но первоначальной школы для дѣтей служащихъ на желѣзной дорогѣ не существуетъ, а по отдаленности города дѣти не могутъ ходить въ городскія училища.

69670

Изъ тулы Подкоммиссія выѣхала 30 апрѣля съ товарнымъ поѣздомъ въ $2^1/_2$ часа дня на станцію „Сергіевское“ и останавливалась на станціяхъ: „Ясенки“ и „Лазарево“, на обѣихъ помѣщеніе для рабочихъ оказалось крайне тѣсно и неудовлетворительно при чемъ въ Ясенкахъ это можно приписать только нераспорядительности ближайшаго начальства, ибо помѣщенія довольно, но по не извѣстнымъ причинамъ въ большой комнатѣ помѣщается двое служащихъ, а въ маленькой 20 рабочихъ. За недостаткомъ мѣста въ строеніяхъ рабочіе (въ Лазаревѣ и другихъ ст.) спятъ въ плохихъ дырявыхъ сараяхъ, что развѣ только лѣтомъ можетъ быть терпимо.

Сергіевское.

На ст. Сергіевское Подкоммиссія прибыла 30 апрѣля. Въ тотъ-же день явились мѣстные торговцы, въ числѣ 12 человѣкъ, которые объяснили слѣдующее:

Брезентовъ на ст. недостаточно. Пакгаузъ есть только на пассажирской ст., а на товарной устроена крытая платформа, длиною 250 саж.; но платформа эта недостаточна, такъ что иногда даже складывали хлѣбъ просто на землю, прежде, въ случаѣ недостачи мѣста, на платформѣ устраивали подмости и брали за это по $^1/_4$ коп. съ пуда, но года четыре какъ уже ихъ

не дѣлаютъ. Крытая платформа неудобна, такъ какъ хлѣбъ бьетъ птица, а зимой портитъ снѣгъ. Если-бы былъ устроенъ пакгаузъ, то въ брезентахъ не было-бы надобности. На товар. ст. въ Москвѣ также недостаетъ брезентовъ и тамъ особенно сильно истребляетъ хлѣбъ птица.

Пономаревъ заявилъ, что онъ для своей торговли просилъ разрѣшенія выстроить, на свой счетъ, пакгаузъ, на землѣ принадлежащей желѣзной дорогѣ, саженяхъ въ 200 отъ станціи. Ему разрѣшили, но съ тѣмъ, чтобы пакгаузъ былъ построенъ по проэкту желѣзной дороги; чтобы прикащикъ при пакгаузѣ былъ во всемъ подчиненъ начальнику станціи, по требованію котораго онъ долженъ быть и смѣняемъ, и чтобы пагкаузъ былъ сломанъ по первому требованію; за аренду земли просили по 60 коп. за квад. саж. На такія тяжелыя условія онъ согласиться не могъ.

О постройкѣ, пакгаузовъ на свой счетъ, не просили но были-бы довольны если-бы имъ это было разрѣшено.

Вѣсы на станціи вѣрные, но они ихъ плохо понимаютъ. Писчебумажный фабрикантъ Астафьевъ заявилъ, что ему иногда приходилось переплачивать пудовъ за 20 противъ фабричнаго вѣса товара.

Задержки товара случаются, но рѣдко, 16 и 17-го апрѣля была задержка, такъ что накопилось до 200 вагоновъ. А во время войны задержка была даже болѣе мѣсяца. Въ случаѣ закрытія станціи по невозможности отправлять товаръ, желѣзная дорога извѣщаетъ объ этомъ отправителей и тогда товаръ не впускаютъ на станцію. Это неудобно, такъ какъ прибывшій хлѣбъ приходится складывать дома и потомъ опять его поднимать и вести. Г. Астафьевъ заявилъ, что такъ какъ фабрика его находится въ 15 верстахъ отъ Сергіевскаго и ему бываетъ неизвѣстно о закрытіи станціи для пріема товара, то, въ случаѣ непринятія, приходится нанимать отдѣльный амбаръ.

Нагрузка товара происходитъ по очереди ввозныхъ ярлыковъ;—очередной книги нѣтъ, да она и вредна для отправителей, такъ какъ прежде, когда была эта книга, то очередью торговали. Послѣ ввоза на станцію—хлѣбъ лежитъ на отвѣтственности желѣзной дороги. Если на ввезенный товаръ отправитель не сдѣлаетъ черезъ двое сутокъ заявленія о нагрузкѣ его, то жел. дор. беретъ по 1 руб. 20 коп. съ вагона штрафа, самаже жел. дорога иногда не отправляетъ цѣлыя недѣли и за это ничего не платитъ, по этому желательно, чтобы желѣзную дорогу обязали отправлять принятый товаръ не позже 48 часовъ или-же, чтобы запретили ей брать штрафъ въ 1 р. 20 к.

При нагрузкѣ товара въ вагоны рабочіе обращаются съ

нимъ небрежно (особенно при разгрузкѣ въ Москвѣ), рвутъ кули крючьями, отчего хлѣбъ разсыпается, разсыпанный же хлѣбъ они сметаютъ въ свою пользу. Пробовали жаловаться на это, но изъ жалобъ этихъ ничего не выходитъ.

Если товаръ нагруженъ и сейчасъ-же отправитель желаетъ его выгрузить, то берутъ съ вагона по 3 р. 60 коп. Квитанціи выдаютъ только послѣ нагрузки товара въ вагонъ и тогда заявленія отправителя о перемѣнѣ ст. назначенія уже не принимаются. Желательно, чтобы въ случаѣ если товаръ не отправляется по винѣ жел. дороги, то отправителямъ предоставленобы было право измѣнять ст. назначенія, такъ какъ въ періодъ задержки могутъ измѣниться цѣны и отправка товара по заявленному назначенію можетъ оказаться невыгодною. Вслѣдствіе неакуратности желѣзной дороги въ срокахъ доставки товаровъ, отправители бываютъ лишены возможности продавать товары на сроки, что̀, конечно вредно, отзывается на самомъ ходѣ торговли; по этому желательно ввести срочность доставки груза, причемъ начало теченія срока исчислять съ момента ввоза товара на станцію, а не со времени выдачи квитанціи, какъ это дѣлается теперь.

Для хлѣба было-бы желательно имѣть ссыпные вагоны.

Случаи порчи и пропажи товара бываютъ, но рѣдко; въ этихъ случаяхъ, большею частію, кончаютъ дѣло съ артелью миромъ. При составленіи актовъ затрудненій никакихъ не встрѣчаютъ.

Товарная контора открывается въ 8 часовъ утра и закрывается зимой въ 4 часа, лѣтомъ въ 6, а по праздникамъ въ 12 часовъ дня; времени этого, для выгрузки товара, недостаточно, такъ что приходится часто платить за полежалое. Счетъ дней при требованіи за полежалое идетъ неправильно, такъ какъ счетъ начинается съ часа прибытія товара на станцію, хотябы товаръ пришелъ и послѣ закрытія конторы. Слѣдовало-бы, по ихъ мнѣнію, брать плату за полежалое не съ момента прихода товара на станцію, а съ момента выгрузки его на платформу или въ пакгаузъ. Вообще въ правилахъ за полежалое слѣдуетъ сдѣлать получателямъ нѣкоторое облегченіе, такъ какъ не рѣдко желѣзная дорога принимая, на ст. отправленія товаръ маленькими партіями и задерживая его въ теченіи нѣкотораго времени, доставляетъ на ст. назначенія весь вдругъ, отчего получатели не въ состояніи вывезти его втеченіи 48 часовъ, по неимѣнію на станціи достаточныхъ перевозочныхъ средствъ для внезапно прибывшей большой партіи. Если получатель не можетъ выгрузить товаръ, даже по винѣ желѣзной дороги, то все-таки берутъ за полежалое.

Наложенные платежи очень удобны, но желѣзная дорога задерживаетъ ихъ, такъ что были случаи, что желѣзная дорога, дѣлала уплату только черезъ 4 мѣсяца по полученіи ею наложеннаго платежа. Желательно, чтобы для выдачи наложеннаго платежа былъ назначенъ срокъ, хотя бы 2-хъ недѣльный, по истеченіи котораго желѣзная дорога обязана-бы была уплачивать проценты, за неправильное пользованіе этой суммой.

Желательно было-бы, чтобы въ случаѣ отказа получателей отъ пріема товара съ наложеннымъ платежемъ, отправитель извѣщался объ этомъ не позже какъ черезъ 10 дней. Такъ какъ теперь, въ случаѣ непріемки товара получателемъ, отправитель, не зная объ этомъ, несетъ напрасные расходы по храненію товара на ст. назначенія.

Введеніе дифференціальнаго тарифа желательно, такъ какъ теперь Сергіевскимъ отправителямъ трудно конкурировать съ другими торговцами. Такъ, отъ Ельца до Петербурга, несмотря на большее разстояніе, берутъ 160 р., а отъ Сергіевскаго до Петербурга 180 р. с. съ вагона муки.

Печатные тарифы получить, за плату, очень трудно.

По существующимъ правиламъ станція назначенія провѣряетъ разсчеты, сдѣланные при пріемѣ товара, и часто требуетъ, при этомъ доплаты. Такая измѣнчивость разсчета провозной платы представляетъ большія затрудненія для товароотправителей, такъ какъ вынуждены будучи уплачивать за провозъ товара цѣну высшую противъ означенной въ квитанціи, они иногда вмѣсто барыша получаютъ убытокъ. Желательно поэтому чтобы разсчетъ за провозъ, сдѣланный на ст. отправленія, не подвергался впослѣдствіи измѣненіямъ.

Случаи перебора за провозъ очень часты, но жалобы на это рѣдко удовлетворяются. Начальникъ станціи требуетъ непремѣнно ту сумму, которая означена на квитанціи, а на переборы рекомендуетъ жаловаться въ Правленіе. Вообще при исчисленіи платы за провозъ, равно какъ и за нагрузку и выгрузку, станціонными агентами дѣлаются часто ошибки. Въ доказательство чего представили квитанціи и разсчетные листы, при семъ прилагаемые, изъ которыхъ видно, что за одно и то же количество товара съ однѣми и тѣми-же станціями отправленія и назначенія, плата, какъ за провозъ, такъ и за нагрузку и выгрузку, исчислялась различно. Кромѣ того, неправильно берутъ за провозъ товара по разсчету до пассажирской ст. въ Москвѣ, а везутъ только до товарной, что составляетъ разницу въ 3 версты.

Изъ Сергіевскаго, большею частію, идетъ хлѣбъ. Грузы направляются на сѣверъ: въ Москву, Петербургъ и Ревель. Хлѣбъ привозятъ изъ Курска, перемалываютъ его на своихъ мельни-

цахъ и отправлютъ мукой. Прежде хлѣбъ въ Сергіевское шелъ и изъ Ефремова, но теперь часть грузовъ оттянула Ряжско-Вяземская дорога. Вообще-же какъ хлѣбное, такъ и мукомольное дѣло съ каждымъ годомъ усиливается, а съ проведеніемъ желѣзной дороги оно увеличилось въ 10 разъ. Хлѣба не бываетъ втеченіи года только въ іюнѣ, іюлѣ и половинѣ августа. Земли въ этой мѣстности послѣднее время сильно вздорожали, такъ что теперь средняя цѣна за десятину отъ 100 до 150 рублей.

Въ самомъ Сергіевскомъ много базаровъ и оно вообще представляетъ значительный торговый пунктъ, потому что лежитъ на границѣ лѣсной и степной мѣстности. Сюда привозятъ деревянныя издѣлія, которыхъ на базарѣ бываетъ до 200 возовъ, и обмѣниваютъ ихъ на хлѣбъ.

Соль получается изъ Нижняго только для мѣстнаго потребленія.

Лѣсу идетъ очень мало.

Близъ Сергіевскаго есть три писчебумажныя фабрики и винокуренный заводъ братьевъ Тимофѣевскихъ, который выкуриваетъ до 200 т. ведеръ спирта.

Въ заключеніе гг. торговцы обѣщали прислать въ Подкоммиссію письменное заявленіе съ ссылкой на факты.

По прибытіи уже Подкоммиссіи въ г. Орелъ было получено отношеніе крапивенской земской управы отъ 26 апрѣля сего года, за № 342. Отношеніе это при семъ прилагается.

Затѣмъ Подкоммиссія осматривала пассажирскую и товарную станціи. Двѣ крытыя платформы оказались въ Сергіевскомъ помѣстительнѣе всѣхъ до сихъ поръ видѣнныхъ, притомъ въ хорошемъ состояніи, единственное неудобство, но и то повсемѣстно встрѣчаемое, это то, что онѣ съ боковъ не закрыты, а потому хлѣбъ можетъ подвергаться порчѣ отъ косаго дождя.

Для сторожей при платформахъ существуетъ одна полузавалившаяся землянка.

Рабочіе помѣщаются въ казармѣ также тѣсно, какъ и на прежде видѣнныхъ станціяхъ.

Жалобная книга на товарной станціи оказалась безусловно чистою—то же или приблизительно то же было найдено Подкоммиссіей и на прежде осмотрѣнныхъ станціяхъ даже на тѣхъ, гдѣ поступало въ Подкоммиссію наибольшее число заявленій и жалобъ.

1-го мая Подкоммиссія останавливалась на станціи Скуратово, которая хотя второ-классная, но не представляетъ особаго значенія въ торговомъ отношеніи.

Помѣщеніе пассажирамъ, служащимъ и рабочимъ, въ противо-

положность съ предъидущими станціями, найдено здѣсь просторнѣе.

Мценскъ.

Въ Мценскъ Подкоммиссія пріѣхала 1-го мая.

Предсѣдатель мценской земской управы доставилъ отношеніе управы отъ 1 мая, за № 246.

Городской голова доставилъ отношеніе мценской городской управы отъ 30 апрѣля.

Товароотправители подали также съ своей стороны заявленіе и, наконецъ, подано заявленіе товарополучателя Афонина.

Всѣ эти документы при семъ прилагаются. (по вход. журн. №№ 107, 108 и 109).

Въ пополненіе къ поданнымъ письменнымъ заявленіямъ мценскіе грузоотправители добавили:

Задержки въ отправкѣ грузовъ происходятъ очень часто, такъ что въ Москву товаръ идетъ дней по семи. Задержки эти большею частію бываютъ съ сентября до марта, происходятъ онѣ какъ отъ недостаточности вагоновъ и поѣздовъ, такъ и отъ того, что запасный путь, на которомъ производится нагрузка, расположенъ неудобно. Наиболѣе сильныя задержки товаровъ были съ августа по октябрь 1878 года.

Платформы и пакгаузъ очень малы, такъ что часто хлѣбъ приходится складывать на землю; брезентовъ тоже недостаточно. Нужно построить еще одинъ пакгаузъ тысячъ на тридцать пудовъ. Въ особенности это необходимо потому, что бóльшая часть торговцевъ иногородные, которымъ складывать товаръ негдѣ.

Устройство втораго пути тоже необходимо.

На недостачу вагоновъ жаловались Правленію, но жалобы эти не удовлетворяются.

Года 2 тому назадъ на станціи находился паровозъ, которымъ и подавались вагоны подъ нагрузку, но потомъ этотъ паровозъ уничтожили, такъ что въ настоящее время вагоны подаютъ руками, на что̀ уходитъ очень много времени, или же приходится на рукахъ подносить грузъ къ вагонамъ находящимся на пути, въ довольно значительномъ разстояніи отъ платформы. Вслѣдствіе отсутствія дежурнаго паровоза происходитъ задержка въ отправкѣ товара, хотя на лицо и есть свободные паровозы. По этому желательно, чтобы опять былъ на ст. паровозъ.

Въ настоящее время случается, что нагруженные вагоны стоятъ по 3 и по 5 дней и ихъ невозможно вывести съ пути и прицѣпить къ проходящимъ поѣздамъ. Отъ этого товаръ, который долженъ быть въ Петербургѣ черезъ 8 дней, идетъ туда

14 дней. По этому желательно было бы, въ осеннее время, имѣть отъ Мценска спеціальный поѣздъ.

Отъ этихъ задержекъ торговля терпитъ большіе убытки, такъ какъ отправители не могутъ быть акуратны передъ своими петербургскими и заграничными покупателями. Вслѣдствіе неакуратности желѣзныхъ дорогъ въ доставкѣ грузовъ, хлѣбъ часто остается на рукахъ продавца до открытія навигаціи слѣдующаго года. Если бы этихъ задержекъ не было, то торговля хлѣбомъ сильно бы увеличилась.

Самая нагрузка производится поочереди ввозныхъ ярлыковъ. Хлѣбъ сдаютъ по приблизительному вѣсу, причемъ мѣшки грузятъ безъ крючьевъ, а кули крючьями, безъ чего ихъ и невозможно грузить. Самая грузка иногда производится прямо съ возовъ собственными рабочими отправителя, подъ наблюденіемъ артели. Перегрузка въ Москвѣ очень неудобна, такъ какъ отъ этого происходитъ большой недовѣсъ; если же товаръ идетъ безъ перегрузки, то недовѣсу не бываетъ, кромѣ того за перегрузку нужно платить особо. Одинъ изъ отправителей указалъ, что онъ только что получилъ извѣстіе, что у него на 10 вагоновъ, отправленныхъ въ Петербургъ, оказалась недостача 60 пудовъ.

Квитанціи выдаются только послѣ нагрузки товара въ вагоны.

О времени прибытія груза на станцію не извѣщаютъ, а за полежалое считаютъ съ часа прихода вагона на станцію. Двое же сутокъ для выгрузки совершенно достаточно.

Прибывшій грузъ разгружаютъ небрежно, прибывшій товаръ не рѣдко выгружается внѣ платформъ на пути, по этой причинѣ въ 1878 году былъ подмоченъ чай, отъ того же часто находящійся внутри упаковки товаръ ломается и портится. Случаи кражъ рѣдки и въ этихъ случаяхъ сходятся на мировую съ артелью, которою вообще довольны.

При составленіи актовъ препятствія не встрѣчаютъ.

Случаи перебора за провозъ очень часты; перебранныя деньги возвращаютъ, хотя и очень задерживаютъ. Въ Мценскѣ, также какъ и на другихъ станціяхъ, замѣчается неудобство перемѣны разсчетовъ за провозъ груза на ст. назначенія противъ ст. отправленія.

Тарифъ вообще высокъ, особенно на крупу, муку и сѣмя. Масло отправляютъ не иначе какъ съ отобраніемъ подписки обезпеченія.

Страхованія товаровъ не примѣняются, такъ какъ стоятъ очень дорого.

Хлѣбъ идетъ въ Петербургъ и Ригу, прежде были отправки

въ Кенигсбергъ, но теперь туда требованій нѣтъ. Хлѣбъ получаютъ изъ Мценскаго, Чернскаго и отчасти изъ Новосильскаго и Болховскаго уѣздовъ. Раіонъ подвоза 40—50 вер. Съ проведеніемъ жел. дор. водяная отправка хлѣба упала, теперь водой отправляется хлѣбъ только для Калуги и Лихвина; съ проведеніемъ жел. дор. мценская торговля измельчала, при водяной отправкѣ она находилась въ рукахъ болѣе крупныхъ торговцевъ.

Заграничной торговлѣ очень вредятъ евреи, которые какимъ-то образомъ успѣваютъ подмѣнить находящійся въ пути товаръ другимъ, гораздо низшаго качества. Этотъ подмѣнъ обнаруживается при перегрузкѣ въ Вержболовѣ, причемъ обнаруживаются и значительные провѣсы.

Подмѣны эти дѣлаются съ поддѣлкой тѣхъ же клеймъ. Въ послѣднія шесть лѣтъ не было случая, чтобы въ партіи не оказался подмѣненнымъ товаръ. Вообще евреи коммиссіонеры сильно вредятъ торговлѣ. Въ Кенигсбергъ прежде было выгоднѣе отправлять товаръ, нежели въ Петербургъ и Ригу, а теперь больше товаръ направляется къ Петербургу и Ригѣ. По торговлѣ съ Москвой, мценскимъ торговцамъ трудно конкурировать съ Сергіевскими, такъ какъ, въ случаѣ сильнаго запроса въ Москву, Сергіевскіе торговцы всегда успѣваютъ доставить товаръ раньше мценскихъ.

Для хлѣбныхъ грузовъ было бы желательно имѣть ссыпные вагоны.

Овса отправляется въ четверо больше чѣмъ остальныхъ хлѣбовъ, причемъ высокіе сорта идутъ въ Петербургъ, а низкіе въ Ригу, что происходитъ какъ, отъ самаго характера требованій въ томъ и другомъ портѣ, такъ и оттого, что рижскіе тарифы дешевле и удобнѣе петербургскихъ; петербургскаго тарифа не выдерживаютъ хлѣба низкихъ сортовъ. Тарифъ на крупу, сѣмя и горохъ къ Петербургу значительно ниже нежели на Ригу, До проведенія желѣзной дороги овесъ начинали отправлять только съ января, а теперь начинаютъ съ іюля мѣсяца и отправляютъ круглый годъ.

Пенька идетъ изъ Болхова и Бѣлева, своей же пеньки идетъ до 100 т. пудовъ, отправляется она съ мая до іюля и идетъ вся въ Петербургъ. Въ самомъ городѣ работаются канаты.

Скота идетъ много и онъ направляется въ Москву.

Для торговли было бы удобно имѣть въ г. Мценскѣ отдѣленіе Государственнаго банка, въ которомъ бы выдавались ссуды подъ товары; частные же банки берутъ очень высокіе проценты; такъ Мценское Общество взаимнаго кредита за 5 дней беретъ 2% и болѣе.

Подъѣздные пути къ станціи очень плохи и неудобны; устройство этихъ путей желѣзная дорога на свой счетъ не принимаетъ, а городъ строить и содержать шоссе не можетъ, такъ какъ самый городъ получаетъ только 40 т., а уѣздъ 80 т. р. доходу. Продолжить шоссе до станціи на свой счетъ, съ тѣмъ чтобы собирать съ проѣзжающихъ плату невозможно, такъ какъ тогда возить по шоссе не будетъ разсчета.

Относительно поссажирскаго движенія мценскій городской голова замѣтилъ, что существующее на Московско Курской дорогѣ правило, о взысканіи съ оказавшихся безъ билета пассажировъ, платы за проѣздъ съ мѣста отправленія поѣзда несправедливо.

Предсѣдатель осматривалъ подъѣздную къ станціи дорогу и нашелъ ее въ довольно еще удовлетворительномъ видѣ но мостъ не былъ еще устроенъ, а проѣзжали по временному мосту, устроенному частными лицами.

Затѣмъ Подкоммиссія осматривала станцію, причемъ нашла, что запасный путь, на которомъ производится нагрузка товара, расположенъ неудобно, подъѣздъ къ пакгаузу незамощенъ и очень грязенъ, а платформа недостаточна и имѣетъ не деревянную настилку, а замощена камнемъ, что для хлѣбныхъ грузовъ не совсѣмъ удобно.

Орелъ.

Подкоммиссія прибыла въ Орелъ вечеромъ 1 мая и въ тотъ же день г. предсѣдатель получилъ отношеніе орловскаго городскаго головы, отъ 30 апрѣля сего года за № 35, при семъ прилагаемое.

2 мая утромъ получены два заявленія 1) отъ жителя г. Орла, титулярнаго совѣтника Леонида Семеновича Шатохина и 2) отъ мѣстнаго участковаго мироваго судьи Николая Александровича Бурнашева, въ коихъ гг. Шатохинъ и Бурнашевъ излагая различнаго рода неудобства, встрѣчаемыя какъ пассажирами, такъ и товароотправителями, происходящія по винѣ желѣзнодорожныхъ Правленій и администраціи, въ то же время указываютъ и на мѣры, которыя по ихъ мнѣнію слѣдуетъ принять на будущее время, для избѣжанія этихъ неудобствъ. Заявленія эти при семъ прилагаются (по вх. журн. №№ 114 и 115).

Въ 7 часовъ вечера Подкоммиссія пріѣхала въ зданіе орловской городской думы, для выслушанія заявленій отъ представителей города.

Предсѣдатель указавши на цѣль Подкоммиссіи просилъ собравшихся товароотправителей представить свои соображенія. На

предложенные имъ гг. членами Подкоммиссіи вопросы они объяснили слѣдующее:

Крытыхъ платформъ и пакгаузовъ весьма недостаточно, изъ существующихъ же нѣкоторыя по ветхости почти негодны для употребленія, такъ какъ онѣ погнулись, то въ образовавшихся, отъ этого на полу углубленіяхъ скопляется вода, отчего сложенный на нихъ хлѣбъ портится не только сверху но и снизу.

Втеченіи послѣднихъ 7 лѣтъ не сдѣлано никакихъ новыхъ улучшеній и приспособленій. Хлѣбъ часто приходится складывать на подстилахъ. (Богатыревъ)

Крыши на платформахъ не имѣютъ достаточнаго свѣса и поэтому сложенные на нихъ товары засѣкаетъ дождемъ. Пакгаузъ устроенъ неудобно, такъ какъ стѣны его разбираются, отчего черезъ образующіяся щели, товары мочитъ дождь; крыша на немъ также неудобна. Брезентовъ очень недостаточно даже для необходимыхъ случаевъ. (Агентъ общества транспор. кладей).

Товарная контора устроена въ вокзалѣ, что очень неудобно, такъ какъ товароотправителямъ приходится, раньше нежели нагрузятъ товаръ, нѣсколько разъ переходить 8 путей, сплошь и рядомъ, занятыхъ поѣздами. (Богатыревъ).

Недостатокъ платформъ и пакгаузовъ происходитъ главнымъ образомъ отъ существующей передачи грузовъ между Московсво-Курской и Орловско-Витебской дорогой: а) между дорогами нѣтъ безперегрузочнаго прямаго сообщенія; б) Орловско-Витебская дорога по конвенціи принимаетъ съ Московско-Курской дороги только по 75 вагоновъ въ день, а этого иногда бываетъ слишкомъ мало; в) многіе грузы, отправляемые съ промежуточныхъ станцій къ портамъ, задерживаются въ Орлѣ по слѣдующимъ причинамъ: промежуточныя станціи вслѣдствіе отсутствія состоятельныхъ торговцевъ, доставляютъ хлѣбъ для продажи въ Орелъ, гдѣ онъ, кромѣ того, и сортируется; другая причина задержки въ Орлѣ заключается въ дороговизнѣ платы за нагрузку и выгрузку по прямому сообщенію, сравнительно съ внутреннимъ. Въ прямомъ сообщеніи берется по $2^1/_2$ коп. съ пуда, т. е. по 15 руб. съ вагона, между тѣмъ за нагрузку и выгрузку по внутреннему сообщенію берется 1 р. 50 к. съ вагона, а Орловско-Витебская 6 р. Такъ что отправителямъ становится выгоднѣе привести товаръ въ Орелъ по Московско-Курской дорогѣ, выгрузить его здѣсь и затѣмъ перевезти его за 2 руб. по соединительной вѣтви или на лошадяхъ до вокзала Орловско Витебской дороги, и снова отправить его по этой послѣдней. Такъ какъ всего груза слѣдующаго съ Орловской станціи Московско-Курской дороги на Витебскую перевести иногда бываетъ невозможно, то приходится перевозить грузъ изъ одного вокзала на другой

на лошадяхъ и при томъ спѣшнымъ образомъ, какъ вслѣдствіе дороговизны платы за храненіе, такъ и вслѣдствіе недостаточности крытыхъ помѣщеній въ дождливое время; отъ этого иногда плата за конную возку доходитъ до 20 руб. съ вагона, хотя въ среднемъ колеблется между 3 и 5 рублями. Указанныя неудобства могли бы быть уменьшены; 1) сокращеніемъ платы за нагрузку и выгрузку по прямому сообщенію, которая устранила бы искусственное накопленіе грузовъ въ Орлѣ; 2) усиленіемъ передачи товаровъ по соединительной вѣтви за 2 руб.; 3) устройствомъ между дорогами новой передаточной платформы, на которой возможно бы было производить грузку какъ для одной, такъ и для другой дороги и 4) передачей грузовъ за 2 р. и съ Орловско-Витебской дороги на Курскую. (Богатыревъ и Булаткинъ).

На промежуточныхъ станціяхъ между Орломъ и Курскомъ платформъ и пакгаузовъ вообще недостаточно, такъ что идущій въ Орелъ хлѣбъ часто подмочивается. (Авиловъ).

Неудобство отдаленности товарной конторы отъ станціи увеличивается еще тѣмъ, что по существующимъ на дорогѣ правиламъ при пріемкѣ товаровъ соблюдаются слѣдующія формальности: при ввозѣ товара, отъ сторожа получается ярлыкъ, на которомъ, послѣ ввоза, дѣлается артельщикомъ помѣтка о числѣ мѣстъ; контора, по этому ярлыку, выдаетъ накладную, которая доставляется вновь артельщику, для отмѣтки вѣса товара и нумера вагона; — накладная эта снова доставляется въ контору, которая по ней и выдаетъ уже квитанцію. Но на другихъ дорогахъ порядки эти значительно упрощены, такъ, напр., на Орловско-Витебской дорогѣ, при ввозѣ товара, контора выдаетъ пропускъ, на которомъ артельщикъ означаетъ вѣсъ и, въ случаѣ немедленной погрузки, номеръ вагона, а при задержкѣ къ отправкѣ отмѣчаетъ „принято“. Проистекающіе изъ существующихъ на Московско-Курской дорогѣ формальностей пріема товара, переходы съ товарнаго двора на вакзалъ были бы сокращены, если бы у артельщика хранились бланки для накладныхъ. Такой порядокъ раньше существовалъ, но теперь отмѣненъ. (Богатыревъ).

Товары долго задерживаются какъ неотправленными со станцій, такъ и на пути, во время движенія ихъ. Зимой прошлаго года, даже при двухъ только воинскихъ поѣздахъ, были значительныя задержки товара. Самыя же сильныя задержки были въ 1876 году. Особенно часто жалуются на задержку грузовъ со станціи Становой Колодезь, Мало-Архангельскъ, Поныри, Зміевка и Будановка. На жалобы, приносимыя о задержкахъ Правленію, оно отвѣчаетъ только въ тѣхъ случаяхъ, когда отвѣтъ оплаченъ, вообще же жалобы большею частію неудовлетворя-

ются. На этихъ станціяхъ, составляющихъ главные центры мѣстнаго раіона, хлѣбъ задерживается по цѣлымъ мѣсяцамъ. Главнымъ образомъ происходитъ это отъ отсутствія втораго пути между Орломъ и Курскомъ. (Авиловъ).

Хотя на Московско-Курской дорогѣ подвижнаго состава вообще и много, но бываютъ случаи недостачи, такъ что приходится по неволѣ вмѣсто вагоновъ грузить товаръ на платформы. Въ этихъ случаяхъ съ отправителей берутъ подписку о томъ, что это сдѣлано по его просьбѣ. Для лѣсныхъ матеріаловъ подвижнаго состава часто бываетъ также недостаточно, и онъ неудобенъ.

На платформы нагрузить 700 пуд. нельзя, между тѣмъ берутъ по разсчету за 700 пуд. Рѣшетки для лѣса неудобны и на нихъ можно нагрузить 650 пуд. только 8 арш. лѣсу, изъ 7 же и 6-ти аршиннаго—650 пуд. не выходитъ, такъ какъ грузить выше 7 футовъ не дозволяется. По прямому сообщенію болѣе 600 пуд. на платформу и рѣшетку грузить нельзя. Длинный лѣсъ по внутреннему сообщенію на двѣ платформы можно грузить 1400 пуд., а по прямому только 1200 пудовъ. (Богатыревъ).

Очереди при нагрузкѣ и отправкѣ товаровъ не соблюдается, поэтому желательно, чтобы управленіемъ желѣзной дороги было допущенно право отправителямъ выбрать изъ своей среды такое лицо, которое бы слѣдило за правильнымъ соблюденіемъ очереди, хотя бы только для хлѣбныхъ грузовъ. На Московско-Курской желѣзной дорогѣ существуетъ особая очередь отправки грузовъ для каждой станціи, между тѣмъ на Орловско-Витебской дорогѣ по всей линіи заведена одна общая очередь. Такъ что въ каждый данный день на всѣхъ станціяхъ грузятся товары ввезенные въ одно и то же число. Введеніе этого правила представлялось бы желательнымъ и на Московско-Курской дорогѣ. (Булаткинъ и Богатыревъ).

Правило конвенціи, по которому одна жел. дорога отъ другой не принимаетъ вагона нагруженнаго менѣе 250 пудами, неудобно для мелкихъ отправителей, которымъ вслѣдствіе этого приходится ожидать отправки товара (агентъ).

При отправленіи жидкостей берутъ подписки обезпеченія. Подписокъ два разряда,—одна на дурную тару, а другая на жидкости. На дурную тару подписка берется даже въ томъ случаѣ, если въ цѣломъ вагонѣ тара дурна только одного мѣста. Слѣдовало бы объяснять въ подпискѣ какого именно мѣста дурна тара.

При перевозкѣ конопляпаго масла, его ставится въ вагонъ 12 бочекъ; такъ какъ между бочками при этомъ остается промежутокъ, то ихъ приходится укрѣплять подкладками. Если подкладки плохо прикрѣплены къ полу вагона, то во время хода

поѣзда бочки начинаютъ кататься и разбиваются. Такіе случаи бываютъ довольно часто.

Скотъ отправляютъ безъ замедленія, но при отправленіи его не свидѣтельствуютъ, отчего бываютъ случаи заболѣванія.

При разгрузкѣ, съ товаромъ обращаются небрежно, ящики сильно бьютъ объ полъ, не обращая вниманія на содержимое внутри, отчего бываютъ поломки и порча товара. (Булаткинъ).

Артель неудовлетворительна, случаи кражи товара не рѣдки. Бываютъ случаи, что тара повреждена, но при перевѣскѣ—вѣсъ товара оказывается вѣрнымъ. Это можно объяснить невѣрностью вѣса при пріемкѣ. (Богатыревъ и агентъ).

Вѣсы на станціи очень стары и невѣрны. Малыхъ вѣсовъ совсѣмъ нѣтъ, а вѣшаются всѣ товары на большихъ. Разница въ вѣсѣ между дорогами бываетъ очень часто. Поэтому желательно, чтобы на всѣхъ дорогахъ были введены однообразные вѣсы. Недовѣсъ бываетъ очень часто, отчего въ случаяхъ кражи товара доказать ее нельзя. По недостаточности вѣсовъ товаръ большей скорости перевѣшивать очень затруднительно. (Булаткинъ, Богатыревъ и агентъ).

48-ми часовъ для пріемки товаровъ достаточно. За полежалое берутъ съ часа прибытія товара, хотя часто товаръ стоитъ не разгруженный, на путяхъ, по винѣ дороги. Въ этихъ случаяхъ всетаки берутъ за полежалое. Желательно, чтобы счетъ за полежалое начинался съ момента выгрузки товара.

Время открытія конторы отъ 8 часовъ — лѣтомъ до 6 ч., зимой до 4 ч. и по праздникамъ до 12 ч. достаточно, хотя было бы удобнѣе если бы по праздникамъ контора открывалась въ 10 ч. и закрывалась въ 2 ч. Штрафы за полежалое приходится платить и потому еще, что праздничные дни, въ которые закрывается контора для пріема на дорогахъ Московско-Курской и Орловско-Витебской, не одинаковы; такъ: Орловско Витебская дорога передъ Пасхой прекращаетъ пріемъ товаровъ съ четверга страстной недѣли, а Московско-Курская съ субботы. Такое несоглашеніе праздничныхъ дней, кромѣ вызываемаго имъ временнаго скопленія грузовъ на Орловской ст. Московско-Курской дороги, влечетъ за собой еще и то неудобство, что Московско-Курская дорога при исчисленіи платы за полежалое не вычитаетъ праздничныхъ дней, какъ это дѣлаетъ Орловско-Витебская дорога. (Булаткинъ, Бунаковъ и агентъ).

Часто станція назначенія беретъ доплаты противъ станціи отправленія, это очень измѣняетъ разсчеты торговцевъ. Желательно, чтобы разъ исчисленная за провозъ плата не могла быть измѣняема. (Бунаковъ).

Переборы за перевозку случаются очень часто, хотя они и

возвращаются, но задерживаются по 3 мѣсяца и долѣе. (Булаткинъ и Бунаковъ).

Книгу тарифа получить можно, хотя ее нужно выписывать изъ Правленія. (Булаткинъ).

Тарифъ на нѣкоторые товары высокъ и несообразенъ, такъ, напр., за пшеницу и гречу берутъ по IV разряду, а за гречневую крупу—по III, отъ этого приходится отправлять хлѣбъ не перемолотымъ и перемалывать его по прибытіи на мѣсто назначенія. Это вредитъ мѣстной промышленности.

Желательно, чтобы отправка пеньки была допущена безъ обшивки ее рогожами (какъ на Орловско-Витебской дорогѣ).

Пресованную пеньку слѣдуетъ оплачивать по-вагонно, а не по-пудно; теперь до Москвы берутъ по 15,11 коп. съ пуда, а по Николаевской дорогѣ до Петербурга, при по-вагонной платѣ, берутъ по 11 коп. съ вагона и версты; Московско-Курская дорога не дѣлаетъ никакой скидки за перевозку пеньки въ прессованномъ видѣ, тогда какъ Орловско-Витебская дорога скидываетъ 20%.

Въ нѣкоторыхъ вагонахъ Московско-Курской дороги не помѣщается 600 пудовъ пеньки, поэтому при пріемѣ на Николаевской дорогѣ приходится платить за провозъ не по вагонно, а по-пудно (20 коп. съ пуда до Петербурга), что̀ составляетъ значительный разсчетъ. Желательно, чтобы это неудобство было устранено. (Булаткинъ).

Желательно, чтобы предоставлено было отправителямъ право остановить товаръ на пути или перемѣнять мѣсто назначенія, со взысканіемъ платы за пройденное разстояніе. (Булаткинъ).

Въ настоящее время желѣзная дорога не увѣдомляетъ о прибытіи груза. Справиться о прибытіи его можно только у конторщика, который иногда, за множествомъ дѣла, даетъ невѣрныя справки; такъ, часто товаръ находится уже на станціи не разгруженный—отправитель объ этомъ не знаетъ и ему приходиться платить напрасно за полежалое.

Поэтому желательно, чтобы о прибывшихъ товарахъ была на станціи выставляема вѣдомость и чтобы получатели, по ихъ желанію и на ихъ счетъ, извѣщались желѣзною дорогою письмомъ или телеграммой. (Булаткинъ, Богатыревъ и агентъ).

Хотя страхованіе товаровъ и допускается, но оно обставлено такими формальностями, что очень затруднительно, поэтому товары, отправляемые по желѣзной дорогѣ, въ настоящее время страхуютъ въ частныхъ обществахъ. Желательно введеніе обязательна гострахованія товаровъ 1-го и 2-го класса. (Богатыревъ).

Хлѣбъ идетъ въ Орелъ со всѣхъ промежуточныхъ станцій между Орломъ и Курскомъ. Въ Орлѣ онъ сортируется и затѣмъ

уже поступаетъ въ продажу. Поэтому прямымъ сообщеніемъ хлѣба идетъ сравнительно немного.

Въ заключеніе гг. товароотправители изъявили желаніе доставить письменное изложеніе своихъ нуждъ съ подкрѣпленіемъ ихъ фактами, а также и соображенія о средствахъ къ устраненію существующихъ въ настоящее время на желѣзныхъ дорогахъ неудобствъ.

Г. орловскій губернаторъ доставилъ въ Подкоммиссію свѣдѣнія о происходившей у него перепискѣ по вопросамъ: а) объ усилившейся за послѣднее время кражѣ товаровъ и багажа изъ вагоновъ Московско-Курской желѣзной дороги, какъ во время нахожденія ихъ на станціяхъ, такъ и во время хода поѣзда. На обстоятельство это обращено вниманіе какъ Правленіемъ Общества Московско-Курской желѣзной дороги, которое отношеніемъ на имя г. орловскаго губернатора отъ 29 іюля 1877 года за № 4113 просило принять его зависящія отъ него мѣры для прекращенія кражъ, такъ и Прокуроромъ орловскаго Окружнаго Суда, который отношеніемъ отъ 13 іюля 1877 года за № 3411, просилъ губернатора доставить ему свои соображенія по вопросу о принятіи мѣръ для прекращенія этого зла. По мнѣнію г. губернатора лучшими и дѣйствительнѣйшими мѣрами будутъ: 1) болѣе тщательный и осмотрительный выборъ служащихъ на желѣзной дорогѣ лицъ, такъ какъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ кражъ, явно замѣтно участіе служащихъ при дорогѣ; 2) усиленіе поѣздной прислуги, съ обязательствомъ для кондукторовъ по очереди не отходить отъ поѣздовъ во все время нахожденія ихъ на станціи и 3) усиленіе желѣзно-дорожной жандармской команды. б) О подъѣздномъ къ станціи „Орелъ“ шоссе, находящемся въ завѣдываніи IV округа минист. путей сообщенія. Изъ переписки этой видно, что идущее изъ Москвы въ Курскъ шоссе пересѣкаетъ городъ Орелъ и проходитъ по городу на протяженіи пяти верстъ, служа въ то же время соединительнымъ путемъ между городомъ и станціей. Шоссе это большею частію года, какъ въ самомъ городѣ, такъ и внѣ его, находится въ очень дурномъ состояніи и не приводится въ лучшій видъ несмотря на неоднократныя настоянія г. губернатора. Отношеніемъ отъ 16 февраля сего года за № 954 г. министръ путей сообщенія увѣдомилъ г. губернатора, что часть шоссе пролегающая по г. Орлу въ настоящемъ году будетъ перестраиваться въ булыжную мостовую, и что работы будутъ совершенно окончены въ будущемъ 1880 году.

Кромѣ того, г. губернаторомъ представлены въ Подкоммиссію два счета „Штоля и Шмита“ изъ С.-Петербурга на присланную ему Эмскую воду, изъ которыхъ видно, что 10 апрѣля сего

года за провозъ 10 бутылокъ воды изъ Петербурга въ Орелъ взято желѣзными дорогами 2 р. 20 к., а 14-го апрѣля за то же количество и разстояніе за провозъ взято 4 р. 38 к. Счета эти при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 117 и 118).

3-го мая былъ приглашенъ въ засѣданіе Подкоммиссіи желѣзно-дорожный врачъ, который на предложенные ему вопросы объяснилъ: на желѣзной дорогѣ есть старшій врачъ завѣдующій санитарною частью, на всей линіи отъ Москвы до Курска, на обязанности котораго лежитъ кромѣ того медицинская часть на участкѣ отъ Москвы до Пахомова.

На обязанности его (орловскаго) врача, лежитъ участокъ отъ Ясенокъ до Орла. Особыхъ какихъ либо инструкцій и наставленій у врача нѣтъ. Больныхъ на участкѣ бываетъ въ годъ среднимъ числомъ до 1500 человѣкъ.

Орловскую станцію обязанъ посѣщать ежедневно, больныхъ на линіи посѣщаетъ по приглашенію и, сверхъ того, обязанъ одинъ или два раза въ мѣсяцъ освидѣтельствовать участокъ въ санитарномъ отношеніи. Всякаго рода статистическія свѣдѣнія, относящіяся до санитарной части, представляетъ старшему врачу.

Отъ службы своей порученіями возлагаемыми судебными и полицейскими властями не отвлекается.

При Орловской станціи имѣется пріемный покой на 6 коекъ, при которомъ живутъ фельдшеръ и сидѣлка, кромѣ того на Скуратовской ст. есть пріемный покой на 2 койки, при немъ есть фельдшеръ; туда же отдѣляется часть аптеки.

Ящиками первой помощи и лѣкарствами, какъ станціи, такъ и пассажирскіе поѣзда, не снабжаются.

Перевязочныя средства и носилки для больныхъ имѣются только въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ живутъ фельдшера.

При пріемѣ новыхъ служащихъ общаго освидѣтельствованія не производится, а свидѣтельствуется только зрѣніе. Освидѣтельствованіе глазъ производится кромѣ того ежегодно одинъ разъ, а также и послѣ ушибовъ головы. Правилъ для руководства врачей относительно рода болѣзней, лишающихъ права состоять на желѣзно-дорожной службѣ — нѣтъ. Страдающихъ дальтонизмомъ втеченіи 2 лѣтней своей службы не замѣчалъ.

Служащіе, пассажиры и постоянные желѣзнодорожные рабочіе пользуются медицинской помощью и лѣкарствами, безплатно. Рабочіе же нанимаемые подрядчиками пользуются медицинскими пособіями на счетъ подрядчика.

Надзоръ за свѣжестью и доброкачественностью припасовъ въ станціонныхъ буфетахъ лежитъ на обязанности врачей.

Изъ болѣзней между служащими преобладаютъ каттаральныя и ревматическія, въ особенности весной и осенью.

Баня при станціи есть; вода для нее берется изъ Оки, но не совсѣмъ хороша, такъ какъ недалеко отъ того мѣста, гдѣ берется вода, спускаются въ рѣку нечистоты.

Больныхъ съ желѣзной дороги помѣщаютъ въ городскую больницу, съ платой по 6 р. 75 к. съ человѣка въ мѣсяцъ. Затрудненій при пріемѣ больныхъ въ городскую больницу, не встрѣчается.

Особыхъ помѣщеній для внезапно заболѣвшихъ пассажировъ нѣтъ. Постоянныхъ дежурствъ врача или фельдшера во время прибытія пассажирскихъ поѣздовъ также не заведено.

Распоряженій обязывающихъ врачей и фельдшеровъ сопровождать пассажирскіе поѣзда во время эпидемій и т. п. нѣтъ.

Въ случаѣ несчастія на линіи, врачамъ дается экстренный поѣздъ, во всѣхъ же остальныхъ случаяхъ — врачи уѣзжаютъ на линію съ первымъ отходящимъ поѣздомъ.

Навозъ изъ вагоновъ вывозится на поля; конскій пометъ разбирается сосѣдними жителями для топки.

Случаевъ падежа животныхъ на дорогѣ втеченіи его службы не было.

Во время эпидемій и эпизоотій болѣзни усиливаются въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ большая сгущенность служащихъ.

При осмотрѣ пріемнаго покоя онъ найденъ въ неудовлетворительномъ состояніи: фельдшеру неизвѣстно было гдѣ находятся носилки, ихъ очень долго отыскивали и отыскали испачканными кровью и очень грязными. Фельдшерскій наборъ оказался изломаннымъ и старымъ, хотя новый наборъ и затребованъ еще 2 сентября 1878 года, но до сихъ поръ еще не присланъ. Врачамъ и фельдшерамъ нѣтъ никакихъ инструкцій. Въ доставленной врачемъ годовой вѣдомости больныхъ (прилагаемой) сифилисъ показанъ не отдѣльно, но въ числѣ накожныхъ болѣзней.

При осмотрѣ находящихся на станціи вѣсовъ оказалось слѣдующее:

Въ выгрузномъ пакгаузѣ есть двое вѣсовъ на 100 и 150 пуд., при взвѣшиваніи на нихъ 3-хъ мѣшковъ по пяти пудовъ каждый, на однихъ вѣсахъ оказалось вѣсу—14 пуд 38 фунт., а на другихъ 15 пуд. 8 фунт., слѣдовательно разница на 10 фунт.

На погрузной платформѣ тоже двое вѣсовъ на 100 и на 150 пудовъ, при провѣркѣ ихъ тѣми же мѣшками на однихъ оказалось вѣсу 14 пуд. 37 фунт., а на другихъ 15 пуд. 3 фун., слѣдовательно разница на 6 фунтовъ.

На такъ называемой воинской платформѣ есть еще вѣсы на 250 пуд., при провѣркѣ ихъ 2-мя пудами на нихъ оказалась разница на 9 фунт. Малыхъ вѣсовъ на товарной станціи совсѣмъ нѣтъ что очень неудобно. На всѣ три платформы имѣется только 2 комплекта гирь—что̀ весьма недостаточно.

При осмотрѣ станціи обнаружено, что помѣщеніе для рабочихъ, въ нижнемъ этажѣ зданія, плохо освѣщено, такъ что въ части его совсѣмъ темно, и отдѣляется оно отъ помѣщенія для кондукторовъ жидкой перегородкой.

Для воинскихъ поѣздовъ, нѣтъ нужныхъ приспособленій, такъ, нѣтъ коновязей, а онѣ замѣнены тесинами, къ которымъ лошади и привязываются. Въ воинскихъ вагонахъ фонари очень тонкой жести—отчего и поломаны.

При осмотрѣ проходящаго арестантскаго поѣзда оказалось, что арестантовъ разсаживаютъ очень тѣсно; такъ, въ одномъ вагонѣ найдено 75 человѣкъ преимущественно матерей съ дѣтьми и тутъ же до 10 человѣкъ мужчинъ — вмѣсто положенныхъ 40 человѣкъ — считая въ томъ числѣ и конвойныхъ, что противно правиламъ.

Начальникъ станціи объяснилъ, что онъ не имѣетъ права вмѣшиваться въ разсаживаніе арестантовъ, а это лежитъ на обязанности офицера сопровождающаго партію, который за все это и отвѣчаетъ.

Курскъ.

Въ Курскъ Подкоммиссія пріѣхала 3-го мая и въ тотъ же день вечеромъ, въ залѣ городской управы, выслушала заявленія отъ представителей городскаго управленія и мѣстныхъ торговцевъ, которые представили прилагаемую при семъ черновую записку и объяснили слѣдующее:

Городъ Курскъ соединенъ со станціей желѣзной дороги, рельсовымъ путемъ, устроеннымъ по иниціативѣ Общества Московско-Курской дороги, которое нашло для себя выгоднымъ устроить вѣтвь, потому что изъ Курска идетъ грузовъ свыше 6 мил. пудовъ и около 200 тыс. пассажировъ. По договору, заключенному Обществомъ съ городомъ Курскомъ, 6 іюля 1874 года, городское управленіе обязалось на свой счетъ произвести отчужденіе нужныхъ, подъ устройство вѣтви земель и сносъ строеній, на что городомъ и было ассигновано 100 тыс. руб. сер.

Впослѣдствіе же оказалось, что суммы этой не хватило даже на половину отчужденія, такъ что пришлось ассигновать еще 150 тыс. Этимъ же договоромъ установленъ тарифъ по 1 коп. съ пуда всѣхъ товаровъ безъ различія, за разстояніе отъ города до станціи.—Понеся такія значительныя затраты, городъ вправѣ ожидать для себя и значительныхъ выгодъ, но на самомъ дѣлѣ выходитъ, что выгоды эти фиктивны отъ слѣдующихъ причинъ: пассажирскіе поѣзда по вѣтви приходятъ только ко времени прибытія и отхода поѣздовъ Московско-Курской дороги, другіе же

дороги вовсе не приняты въ расчетъ, такъ что пассажирамъ, пріѣзжающимъ и отъѣзжающимъ по другимъ дорогамъ, приходится ожидать на вокзалѣ по нѣсколько часовъ; отъ этого многіе отправляются изъ города и въ городъ прямо на извощикахъ. Товары съ городской станціи принимаются прямымъ сообщеніемъ только на тракты лежащіе по Московско-Курской дорогѣ, на другія же дороги они должны перегружаться на станціи, причемъ, въ случаѣ замедленія въ движеніи, берутъ за полежалое; отъ перегрузки же этой случается недовѣсъ доходящій до 25 пудовъ на вагонъ, отчего товаро-отправителямъ иногда бываетъ выгодно отправлять товары на станцію (Курскъ 1) на лошадяхъ. Городская станція совсѣмъ не принимаетъ товаровъ по направленію Кіева и Харькова. Городская станція очень тѣсна, платформъ на ней мало, такъ что часто негдѣ складывать хлѣбъ, дворъ не вымощенъ и проѣздъ на станцію тѣсенъ и грязенъ. Всѣ эти причины дѣлаютъ то, что городъ затративши 250,000 руб., почти не имѣетъ никакой выгоды отъ устройства вѣтви. Поэтому желательно, чтобы всѣ эти неудобства были устранены и чтобы Общество Московско-Курской дороги, было обязано на городской станціи принимать товары по всѣмъ направленіямъ.— Самую городскую станцію можно расширить, со стороны Куры, обративши этотъ ручей въ закрытый каналъ и городъ вѣроятно уступитъ для этого землю даромъ.

Число брезентовъ для покрытія товаровъ, идущихъ на открытыхъ платформахъ, очень мало; отчего хлѣбъ въ пути подмачивается дождемъ; въ этихъ случаяхъ желѣзныя дороги берутъ съ товаро-отправителей подписки, что за подмочку товара они не будутъ имѣть претензій, а между тѣмъ само управленіе дороги не принимаетъ никакихъ мѣръ къ огражденію товаровъ отъ подмочки и не даетъ даже шпалъ для подстиловъ. Отправители принуждены посылать съ поѣздами свои покрышки. Большею же частію хлѣбъ отправляется въ крытыхъ вагонахъ. Вообще на всѣхъ станціяхъ, не только въ Курскѣ, брезентовъ недостаточно.

Крытыхъ платформъ на станціи очень мало, такъ какъ есть только одна платформа на 50 вагоновъ, что для мѣстныхъ потребностей недостаточно. Нужно устроить платформъ по крайней мѣрѣ вагоновъ на 200, такъ какъ во время движенія воинскихъ поѣздовъ на станціи скоплялось грузовъ до 200 вагоновъ, и онъ весь лежалъ на землѣ.—Для города будетъ удобнѣе если платформы увеличатъ на городской станціи.

Пакгаузовъ очень мало, тогда какъ въ Ригѣ и въ Динабургѣ пакгаузовъ совершенно достаточно, для всѣхъ приходящихъ грузовъ. Поэтому желательно также чтобы были выстроены еще пакгаузы.

Желательно чтобы на Харьковской дорогѣ было увеличено число товарныхъ вагоновъ, преимущественно для хлѣба. Кромѣ того желательно увеличеніе вообще товарныхъ поѣздовъ. Отъ недостаточности того и другаго, товары на станціи залеживаются по нѣсколько мѣсяцевъ.

Число часовъ пріема и выдачи товаровъ слѣдуетъ увеличить, такъ чтобы лѣтомъ контора была открыта отъ 6 часовъ утра до 6 вечера; зимой отъ 8-ми до 3-хъ, а по праздникамъ отъ 9-ти до часу дня; теперь часто приходится переплачивать за полежалое оттого, что не успѣваютъ вывести товара.

Желательно, чтобы желѣзныя дороги отвѣчали за цѣлость товара со времени ввоза его на станцію, такъ какъ въ настоящее время трудно по ввознымъ ярлыкамъ доказать количество товара, а квитанцію выдаютъ только послѣ нагрузки товара въ вагоны.

Отправка товара не должна задерживаться болѣе 10 дней послѣ его принятія на станцію. Нагружаться товаръ долженъ въ чистые и сухіе вагоны; въ настоящее же время бываютъ случаи нагрузки хлѣба въ вагоны, гдѣ раньше перевозились керасинъ, деготь и животныя. Жалобы на порчу товара рѣдко удовлетворяются, да и то не вполнѣ.

При отправленіи товаровъ должна быть соблюдаема очередь по ввознымъ ярлыкамъ. Въ настоящее же время все зависитъ отъ начальника погрузнаго двора, который часто грузитъ товаръ съ возовъ, а сложенный на платформахъ не убираетъ, отзываясь тѣмъ, что къ товару будто бы нельзя подвести вагонъ. Часто грузятъ товаръ не въ очередь ночью, а затѣмъ объявляютъ, что онъ погруженъ въ 9 часовъ утра.

При нагрузкѣ кули съ хлѣбомъ рвутъ крючьями.

Въ настоящее время нагрузка хлѣба производится по приблизительному вѣсу, причемъ вѣсъ этотъ свѣряется съ запиской отправителя, который при ввозѣ обязанъ заявить вѣсъ своего товара, на квитанціи же обозначается, при прямомъ сообщеніи, число мѣстъ и только приблизительный вѣсъ. По этому въ случаѣ кражи хлѣба изъ мѣшковъ, жалобы на это не удовлетворяются, если только число мѣстъ вѣрно. За перевѣску хлѣба при пріемкѣ взимается особая плата. Желательно, чтобы желѣзныя дороги отвѣчали и за вѣсъ товара, причемъ за перевѣшиваніе не взималось бы отдѣльной платы.

Желательно, чтобы перевозка товаровъ производилась безъ перегрузки до всякаго мѣста назначенія.

О прибытіи товара долженъ быть извѣщаемъ получатель, если изъявитъ на это желаніе. При этомъ согласны расходы по увѣдомленію принять на свой счетъ Счетъ за полежалое въ

этихъ случаяхъ долженъ быть исчисляемъ со времени полученія увѣдомленія, и въ счетъ этотъ не должны идти праздники, какъ это дѣлается въ настоящее время.

Въ настоящее время товаръ не позволяется вскрывать и осматривать ранѣе уплаты денегъ на станціи, между тѣмъ бывали случаи, что получатель при вскрытіи товара находилъ совсѣмъ не то, что̀ ему прислано (такъ, былъ случай, что вмѣсто шелковаго товара были получены куски рельсовъ), денегъ же ему за провозъ сейчасъ-же не возвращаютъ, и тѣмъ получатель вовлекается въ излишнія хлопоты и издержки. По этому желательно, чтобы получателю товара было предоставлено право вскрывать и осматривать его, ранѣе полученія съ него за провозъ денегъ.

Квитанціи должны быть выдаваемы тотчасъ же по пріемкѣ товара, при этомъ на нихъ долженъ быть обозначенъ сортъ товара, находящіеся на тарѣ клеймы, вѣсъ и слѣдуемыя за перевозку деньги. Разсчеты за провозъ не должны быть измѣняемы станціей полученія противъ станціи отправленія, какъ это дѣлается въ настоящее время, такъ какъ измѣненія эти иногда совершенно сбиваютъ разсчеты отправителей, которые вмѣсто ожидаемаго барыша получаютъ убытки. Самыя квитанціи желательно, чтобы были по однообразной для всѣхъ дорогъ формѣ, и на оборотѣ ихъ должны быть напечатаны всѣ главнѣйшія правила. Въ настоящее время правила эти печатаются, но далеко не всѣ.

Тарифы на всѣхъ дорогахъ желательно имѣть однообразные, такъ какъ это очень упростило бы дѣло. Въ настоящее время бываютъ такіе случаи: агентъ дороги не зналъ по какому разряду принять отправленное съ Кавказа вино, наконецъ принялъ его по 1-му разряду, тогда какъ слѣдовало принять по 3-му. Самые тарифы слѣдуетъ измѣнить, такъ, напр., разница въ тарифѣ между III и IV разрядами очень велика, отчего наша мука совсѣмъ нейдетъ за границу.

Тарифъ на сухія груши установленъ по III разряду, а между тѣмъ цѣна ихъ 40 коп. за пудъ; грушъ этихъ изъ Курска вывозится болѣе 100 т. пуд.; теперь тарифъ этотъ одинаковъ съ такъ называемыми молдаванскими грушами, которыя стоятъ 2 р. пудъ. За сахаръ по Московско-Курской берутъ $^1/_{30}$, по Курско-Харьковско-Азовской $^1/_{18}$, по внутреннему и $^1/_{24}$ по прямому сообщенію.

Печатные тарифы и измѣненія въ нихъ получить на станціи невозможно. Объ измѣненіяхъ въ тарифѣ отправителямъ часто не бываетъ извѣстно.

Наложенные платежи должны быть выдаваемы дорогами не

далѣе какъ черезъ 5 дней по полученіи; за излишне же продержанные, сверхъ пяти дней, деньги, дороги должны уплачивать проценты. Въ настоящее же время, наложенные платежи не возвращаютъ по 2 и по 3 мѣсяца. Сверхъ того желательно, чтобы отправителю предоставлено было право уничтожить наложенный платежъ послѣ нагрузки товара; причемъ дорога должна возвратить ему и полученныя ею коммиссіонныя деньги.

Обязательная скорость доставки товаровъ можетъ быть уменьшена хотя бы до 100 верстъ, въ сутки, но съ тѣмъ условіемъ, чтобы товары не задерживались и вагоны не отцѣплялись на станціяхъ, что въ особенности часто случается при передачахъ одною дорогою другой. Это-то главнѣйшимъ образомъ и задерживаетъ доставку товаровъ.

Въ случаѣ задержки дорогою товара къ отправкѣ болѣе десяти дней, отправителю должно быть предоставлено право перемѣнять мѣсто назначенія грузовъ, такъ какъ очень часто въ это время мѣняются цѣны на мѣстахъ полученія и, такимъ образомъ, разсчеты отправителя измѣняются. При этомъ не должно быть взыскиваемо никакихъ дополнительныхъ приплатъ въ пользу дороги.

Желательно чтобы были введены нормальные проценты усыпки и утечки товаровъ, соотвѣтствующіе дѣйствительности, и чтобы за всю излишнюю недостачу желѣзныя дороги отвѣчали.

Въ настоящее время товары страхуются въ частныхъ обществахъ, такъ какъ страхованіе ихъ на желѣзныхъ дорогахъ сопряжено съ большими неудобствами. Поэтому желательно было бы введеніе обязательнаго страхованія для товаровъ двухъ первыхъ разрядовъ.

Случаи кражъ на дорогахъ бываютъ очень часты, съ ними свыклись, такъ какъ жалобы, приносимыя правленію и инспекціи ни къ чему не ведутъ. Поэтому прежде жаловались, а теперь бросили. Составленіе актовъ и предъявленіе исковъ въ судахъ, на практикѣ неудобно, такъ какъ отнимаетъ много времени и сопряжено съ большими расходами.

Въ заключеніе представители изъявили желаніе чтобы правительственный надзоръ за желѣзными дорогами былъ усиленъ.

Изъ Курска главнѣйшимъ образомъ идутъ слѣдующіе товары:

Хлѣбъ, рожь, овесъ и пшеница идетъ большею частію на Либаву, Ригу и въ Москву, пшеница идетъ и къ азовскимъ портамъ. Прежде были требованія на Кенигсбергъ, но теперь второй годъ какъ туда требованій нѣтъ. Зимой на Ригу идетъ мало, такъ какъ портъ замерзаетъ. Тарифъ на Ригу 27 коп., на Либаву 31 коп. и на Кенигсбергъ 34 коп. На Ригу хлѣбъ идетъ до Орла и тамъ перегружается. Требованія на хлѣбъ увеличиваются съ сентября мѣсяца и зимой.

Покупаютъ хлѣбъ какъ у помѣщиковъ, такъ и у крестьянъ, закупки у крестьянъ увеличиваются съ каждымъ годомъ. Нѣкоторые помѣщики и сами отправляютъ хлѣбъ отъ себя. За границу хлѣба не отправляютъ и продаютъ его конторамъ въ Ригѣ и Либавѣ, куда хлѣбъ отправляютъ сами, а не потребованію.

Торговлѣ этой сильно вредятъ евреи, которые скупаютъ хлѣбъ отъ помѣщиковъ для еврейскихъ же фирмъ. Конкурировать съ ними очень трудно, такъ какъ они ускользаютъ отъ правильнаго платежа налоговъ и повинностей и не держатъ складовъ. Услѣдить за ними очень трудно, такъ какъ они напр. ходятъ подъ видомъ продавцевъ зонтовъ. Хлѣба въ вагоны грузятъ они свыше 600 пудовъ, такъ что везутъ 50 и 60 лишнихъ пудовъ даромъ.

Арендныя цѣны на землю озимые 20 руб., а яровые 15 руб.

Мукомольное дѣло въ Курскѣ большое, такъ какъ въ городѣ есть большая мельница и ихъ очень много около города. Поэтому въ Курскъ привозятъ хлѣбъ и отправляютъ его мукою.

Пенька отправляется въ Рославль, тамъ перерабатывается и идетъ въ Ригу. Бичева идетъ въ Ростовъ на Дону. Отправка пеньки за границу уменьшается.

Конопляное масло идетъ въ Ростовъ.

Сахара мѣстнаго производства нѣтъ, а въ городѣ есть склады, куда сахаръ получается изъ Кіева. Откуда онъ уже и отправляется въ разныя мѣста. Часть сахара доставляется въ Курскъ гужомъ съ Михайловскаго завода Черниговской губерніи.

Желѣзо получается только для мѣстнаго потребленія.

Соль доставляется изъ Ростова—на Дону, также для мѣстнаго потребленія.

Лѣсной матеріалъ получается съ Орловско-Витебской дороги. Нагрузка его на платформы неудобна тѣмъ, что изъ короткаго лѣса 700 пудовъ не выходитъ.

Въ дополненіе было подано заявленіе отъ Щигровскаго купеческаго сына Воронцева о томъ, что Московско-Курская дорога не выдаетъ денегъ за пропавшій товаръ и актъ составленный начальникомъ Курской станціи по требованію получателя груза г. Клюквина, изъ котораго видно, что лѣсной матеріалъ, принятый съ Орловско-Витебской желѣзной дороги 5-го октября, 16 октября, 17 октября, 18 октября и 20 октября 1878 года прибылъ въ Курскъ 10 февраля, 19 февраля, 20 февраля и 19 февраля, слѣдов. находился въ пути между Орломъ и Курскомъ, 145 верстъ, около 4-хъ мѣсяцевъ. Документы эти при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 120 и 121).

27 сентября Подкоммиссія выѣхала вновь для осмотра Московско-Курской желѣзной дороги и въ тотъ же день осматривала станціи.

Бутово.

Станціонный домъ въ которомъ живутъ всѣ служащіе и помѣщается контора начальника станціи.

На обгороженномъ заборомъ дворѣ: 4 сарая, погребъ въ 4 отдѣленія и ретирада. На лѣто имѣющееся въ станціонномъ зданіи отхожее мѣсто закрывается и имъ пользуются только зимой.

Помѣщенія не просторны, но удовлетворительны. На станціи имѣется только одинъ стрѣлочникъ. По объясненію начальника движенія, больше стрѣлочниковъ не требуется, такъ какъ пассажирскіе поѣзда (къ которымъ стрѣлочникь обязанъ выходить) проходятъ всѣ днемъ, а при проходѣ товарныхъ поѣздовъ стрѣлки запираются. Вообще стрѣлка отпирается только въ тѣхъ случаяхъ когда приходитъ въ Бутово назначенный на эту станцію вагонъ, что случается рѣдко.

Главный недостатокъ станціи, открытой преимущественно для дачнаго движенія, состоитъ въ томъ, что пассажиры должны брать билеты въ узкомъ и темномъ помѣщеніи.

Подольскъ.

27-го сентября Подкоммиссія осмотрѣла станцію Подольскъ; по осмотру оказалось:

Станціонный домъ, въ верхнемъ этажѣ котораго находится квартира начальника станціи, по типу постройки очень неудобная; зимой въ ней холодно; дверь ведущая на балконъ съ большими щелями и очень стара.

Жилой домъ: въ одной комнатѣ помѣщаются 4 женатыхъ стрѣлочника и 5 человѣкъ дѣтей очень тѣсно и неудобно; комнаты конторщика и жандарма довольно тѣсны;—комната другаго

жандарма и квартира помощника начальника станціи—удовлетворительны; въ двухъ комнатахъ живутъ 10 ремонтныхъ рабочихъ и тутъ же за перегородками старшій стрѣлочникъ и слесарь. При домѣ особаго ретираднаго мѣста нѣтъ и ходятъ въ общее, находящееся на пассажирской платформѣ. Есть предположеніе объ устройствѣ особаго ретираднаго мѣста при домѣ. Все зданіе плохо ремонтировано, двери и сѣни плохи.

На дворѣ устроены: погребъ съ 4-мя отдѣленіями и 4 сарая.

Особый домъ перегороженный на двѣ комнаты въ которомъ живутъ два женатыхъ стрѣлочника, въ каждомъ семействѣ по трое дѣтей; кухня общая; одна рѣшетчатая дверь ведущая въ комнату—изъ драни; помѣщеніе неудобное и тѣсное.

Отдѣльный домъ, въ которомъ живутъ 2 водолива и сторожъ—помѣщеніе очень тѣсное.

Двѣ теплыя стрѣлочныя будки, въ которыхъ живутъ стрѣлочники—помѣщеніе очень тѣсное, но теплое.

Двойная будка, въ которой живутъ старшій рабочій и слесарь очень просторна и свѣтла; на дворѣ хозяйственныя постройки.

Каменное паровозное зданіе на одинъ паровозъ.

Товарная платформа 30 сажень крытая и 20 открытая, построена хорошо.

На пассажирской платформѣ устроенъ небольшой пакгаузъ.

Молоди.

27-го же сентября Подкоммиссія осматривала станцію Молоди, по осмотру оказалось:

Жилой домъ: очень хорошая квартира дорожнаго мастера; двѣ просторныя комнаты занимаетъ жандармъ; въ двухъ большихъ комнатахъ помѣщается 14 ремотныхъ рабочихъ,—полъ въ нихъ очень плохъ, изъ него дуетъ и зимой холодно, тутъ же за перегородкой живутъ старшій рабочій и конторщикъ—помѣщеніе тѣсное. На дворѣ 5 сараевъ и отдѣльное отхожее мѣсто.

Отдѣльный домъ для дровокладовъ: въ просторной комнатѣ живетъ смотритель дровъ и въ очень маленькой и тѣсной, 10 человѣкъ рабочихъ, изъ которыхъ 5 находятся на дежурствѣ, а 5 отдыхаютъ.

Помѣщенія для стрѣлочниковъ на станціи нѣтъ, а живутъ они въ деревнѣ на разстояніи одной версты.

Лопасня.

27-го же сентября Подкоммиссія осматривала станцію Лопасня; по осмотру оказалось:

Въ пассажирскомъ зданіи находится квартира начальника станціи, комната телеграфистовъ и комната сторожей.

Жилой домъ: квартира конторщика, состоящая изъ комнаты и кухни; одна комната машиниста съ водокачки; двѣ комнаты жандармовъ; двѣ комнаты дорожнаго мастера; комната для двухъ холостыхъ смазчиковъ; двѣ просторныя комнаты, въ которыхъ живутъ 16 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ.

Въ водоемномъ зданіи никто не живетъ.

Новый домъ для дровокладовъ, въ которомъ живутъ 8 человѣкъ рабочихъ, сторожъ и смотритель дровъ — помѣщеніе довольно удовлетворительное.

Стрѣлочная будка на каменномъ фундаментѣ — теплая и удовлетворительная.

Подъѣздъ къ станціи на землѣ Общества Московско-Курской дороги находится въ очень плохомъ состояніи.

Всѣхъ стрѣлочниковъ на станціи 6 человѣкъ, живутъ они въ деревни за $2^1/_2$ версты и дежурятъ на станціи по 24 часа.

Серпуховъ.

27-го же сентября Подкоммиссія осматривала станцію Серпуховъ; по осмотру оказалось:

Въ подвальномъ этажѣ пассажирскаго дома, сухомъ и удовлетворительно устроенномъ, помѣщаются: кухня буфетчика; 30 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ въ довольно пространыхъ комнатахъ; въ одной комнатѣ 2 женатыхъ слесаря и 3 смазчика—помѣщены тѣсно.

Въ верхнемъ этажѣ находятся просторныя квартиры начальника станціи и остальныхъ служащихъ.

О к а.

27-го-же сентября Подкоммиссія осматривала Оку; по осмотру оказалось:

Помѣщеніе для служащихъ очень неудовлетворительное и тѣсное. Для 21 человѣка только одинъ небольшой домъ.

Строится новый домъ, но въ немъ заложенъ еще только одинъ фундаментъ.

Иваново.

27-го-же сентября Подкоммиссія осматривала станцію Иваново; по осмотру оказалось:

Жилой домъ: въ одной комнатѣ конторщикъ; женатый слесарь и холостой смазчикъ—въ одной комнатѣ; комната жандарма;

комната машиниста; помощникъ начальника станціи помѣщается въ очень тѣсной комнатѣ съ кухней; 5 человѣкъ женатыхъ стрѣлочниковъ, у которыхъ 12 человѣкъ дѣтей — помѣщаются очень тѣсно въ одной общей комнатѣ. На дворѣ хозяйственныя постройки и плохое отхожее мѣсто

Тутъ-же строится новый домъ, къ которому выведенъ фундаментъ; кирпичъ для постройки хорошій. Въ водоемномъ зданіи никто не живетъ. На пассажирской платформѣ устроенъ не большой пакгаузъ.

Товарной платформы на станціи нѣтъ.

Пахомово.

27-го-же сентября Подкоммиссія осматривала станціи Пахомово; по осмотру оказалось:

Жилой домъ: въ одной комнатѣ помощникъ начальника станціи, въ другой—женатый стрѣлочникъ и слесарь, у всѣхъ у нихъ общая кухня; 7 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ и 4 стрѣлочника живутъ въ одной комнатѣ, тутъ-же за перегородкой помѣщается женатый стрѣлочникъ.

Тула.

27 же сентября по прибытіи Подкоммиссіи на ст. Тула къ предсѣдателю явился начальникъ движенія Ряжско-Вяземской желѣзной дороги г. Волпянскій, который представилъ отношеніе управляющаго Ряжско-Вяземской, желѣзной дороги отъ 27 сентября сего года за № 5,633, которымъ онъ, Волтянскій, уполномочивается давать объясненія при обсужденіи вопросовъ по отношеніямъ между собою Московско-Курской и Ряжско-Вяземской желѣзныхъ дорогъ.

Въ происходившее въ этотъ же день засѣданіе Подкоммиссіи были приглашены управляющій Московско-Курской дорогой г. Шестаковъ, начальникъ движенія той-же дороги г. Верховскій и г. Волпянскій, которые объяснили слѣдующее объ существующихъ въ настоящее время отношеніяхъ между Московско-Курской и Ряжско-Вяземской дорогами. Г. Шестаковъ. Письменнаго соглашенія о количествѣ обмѣна вагоновъ между дорогами въ настоящее время не существуетъ. Прежде было письменное соглашеніе, но срокъ его истекъ 1 февраля 1878 г., а новаго до сихъ поръ не заключено. Поэтому въ настоящее время поступаютъ на основаніи прежняго соглашенія съ той только разницей, что обмѣнъ вмѣсто 100 вагоновъ увеличенъ на 120; а также по прежнему соглашенію изъ числа 100 вагоновъ, на Петербургъ не прини-

мали болѣе 50, а теперь принимаютъ 80 вагоновъ на Петербургъ и Ревель. Между Балтійской Николаевской и Московско-Курской дорогами состоитъ соглашеніе, по которому Московско-Курская дорога не можетъ передавать на Николаевскую дорогу болѣе 60 вагоновъ въ день; но на самомъ дѣлѣ Николаевская всегда принимала съ Курской болѣе, и въ настоящее время принимаетъ по 125 вагоновъ; эта послѣдняя цифра выработана частнымъ соглашеніемъ между управляющими дорогъ. Въ настоящее время директоръ Николаевской дороги, г. Кенигъ, просилъ его, Шестакова, уполномочить кого нибудь для составленія новаго соглашенія, но приэтомъ предупредилъ, что Балтійская дорога не принимаетъ отъ Николаевской дороги болѣе 250 вагоновъ, изъ которыхъ 200 вагоновъ отданы уже 2-й группѣ желѣзныхъ дорогъ, и поэтому Николаевская дорога не можетъ принимать много вагоновъ на Ревель. Отъ соглашенія съ Николаевской дорогой зависитъ и соглашеніе съ Ряжско-Вяземской относительно распредѣленія количества вагоновъ на Петербургъ и на Ревель. Кромѣ того Ряжско-Вяземская дорога принадлежитъ къ другой группѣ желѣзныхъ дорогъ и поэтому Московско-Курская дорога можетъ передавать на Ряжскую въ обмѣнъ только или ее вагоны, или же свои собственные; что очень затрудняетъ обмѣнъ.

Г. Волпянскій. Положеніе Ряжско-Вяземской дороги въ настоящее время не обезпечено. Хотя существенныхъ измѣненій въ отношеніяхъ дорогъ нѣтъ, но Московско-Курская теперь произвольно измѣняетъ количества обмѣна вагоновъ Во время воинскаго движенія она принимала въ день 50, 10 и даже вовсе прекращала обмѣнъ. Поэтому для Ряжско-Вяземской дороги необходимо заключить новый договоръ, по которому количество вагоновъ слѣдуетъ увеличить свыше 120 въ день, такъ какъ на Ряжско Вяземской дорогѣ бываетъ по временамъ сильное накопленіе грузовъ по направленію Москва—Петербургъ—Ревель. Кромѣ того штрафъ за несданный вагонъ долженъ быть уменьшенъ съ 3 руб. на 2. Въ этомъ смыслѣ посланъ проэктъ договора въ управленіе Московско-Курской дороги, но онъ вѣроятно затерялся въ дѣлахъ, такъ какъ отвѣта на него не получено.

Г. Верховскій заявилъ, что онъ въ первый разъ слышитъ о желаніи со стороны Ряжско-Вяземской дороги заключить условіе съ такими измѣненіями.

Г. Шестаковъ. Тоже не знаетъ о такомъ проэктѣ соглашенія, но недавно онъ получилъ отъ Ряжско-Вяземской дороги телеграмму съ требованіемъ увеличить обмѣнъ до 200 вагоновъ, вслѣдствіе задержки грузовъ. На это онъ не могъ согласиться, такъ какъ грузы Ряжско-Вяземской дороги идутъ на Петербургъ, а ихъ стѣсняетъ Николаевская дорога и, кромѣ того, у нихъ есть

на Петербургъ исвои грузы.—По изслѣдованіи оказалось, что на станціи Протопопово было задержано до 180 вагоновъ, поэтому онъ предложилъ временно увеличить обмѣнъ вагоновъ на 50 въ день, въ счетъ обмѣна въ слѣдующіе дни. Ряжско-Вяземская дорога на это не согласилась и обратилась съ жалобой въ миннстерство путей сообщенія. Самъ онъ не находитъ нужнымъ увеличить количество обмѣна, потому что просматривая присланный Ряжско-Вяземской дорогой счетъ, онъ увидѣлъ, что обмѣнъ во все время три раза только превышалъ 120 вагоновъ, а въ остальное время былъ менѣе.

Г. Верховскій. Вслѣдствіе жалобы Ряжско-Вяземской дороги, директоръ департамента желѣзныхъ дорогъ, г. Журавскій, при проѣздѣ выслушивалъ заявленіе сторонъ и нашелъ требованіе Ряжско-Вяземской дороги неосновательнымъ, потому что какъ выяснилось, она никогда сама не передавала Курской дорогѣ болѣе 120 вагоновъ.

Г. Волтянскій не имѣетъ подъ рукой цифръ которыя бы опровергали заявленіе представителей Курской дороги, такъ какъ для этого нужно выяснить много постороннихъ обстоятельствъ вліяющихъ на обмѣнъ съ Курской дорогой. Вслѣдствіе задержекъ грузовъ отъ недостаточнаго обмѣна, отправители направляютъ ихъ на другія линіи и даже посылаютъ гужомъ. Но въ настоящее время у него нѣтъ свѣдѣній въ какое время существовало такое накопленіе грузовъ.

Г. Шестаковъ. Въ сентябрѣ мѣсяцѣ этого года Ряжско-Вяземская дорога просила допустить неограниченный обмѣнъ, онъ на это конечно но согласился. На увеличеніе количества обмѣна вагоновъ онъ можетъ согласиться только въ такомъ случаѣ, если эта необходимость будетъ ему доказана цифрами. Письменный же договоръ съ Ряжско Вяземской дорогой не можетъ быть заключенъ ранѣе заключенія договора съ Николаевской, но какъ только будетъ заключенъ этотъ послѣдній, то онъ сейчасъ же заключитъ договоръ и съ Ряжско-Вяземской дорогой.

Представители обѣихъ дорогъ заявили, что затрудненій при техническомъ осмотрѣ вагоновъ между дорогами никакихъ не встрѣчается.

Въ заключеніе г. Шестаковъ представилъ свѣдѣнія о наибольшемъ обмѣнѣ вагоновъ съ Ряжско-Вяземской дорогой за сентябрь, октябрь, ноябрь, декабрь 1878 г. и январь, февраль, мартъ и сентябрь 1879 г., изъ которыхъ видно, что только три раза количество принятыхъ вагоновъ превышало 120, и именно 25 января принято 125 вагоновъ и 25 и 26 сентября принято по 132 вагона, въ большей же части дней это количество было много ниже 120 вагоновъ.

28 сентября Подкоммиссія осматривала Тульскую станцію и по осмотру оказалось.

Въ подвальномъ этажѣ пассажирскаго дома хотя и въ сухой комнатѣ, помѣщается 20 человѣкъ дежурныхъ кондукторовъ, меньше 15 не бываетъ, а мѣста въ ней не болѣе какъ на 10 человѣкъ; два женатые составители поѣздовъ — въ тѣсной комнатѣ; женатый и холостой дворники—въ одной комнатѣ; женатый и два холостыхъ дворника въ одной комнатѣ; буфетная кухня и при ней двѣ комнаты для лакеевъ; въ одной комнатѣ—семейный составитель поѣздовъ—жалуется на сырость; въ одной комнатѣ семейный ламповщикъ—также жалуетя на сырость. Вообще всѣ помѣщенія очень тѣсны.—Будка для стрѣлочника безъ наката.

Мостовая проѣзда къ товарной платформѣ, оконченная только въ августѣ мѣсяцѣ, находится въ очень плохомъ состояніи, камня мало, середина изъ одного почти щебня безъ булыжнаго камня. Вновь устроенъ большой просторный пакгаузъ; крыша на немъ безъ свѣсовъ.

У товарной платформы вновь устроенъ и подсыпанъ широкій, просторный товарный дворъ, но вымощенъ онъ очень плохо, хотя и лучше проѣзда.—На открытой части платформы стоитъ пожарный насосъ безъ рукавовъ, которые сохраняются въ пакгаузѣ, на пассажирской платформѣ, такъ что за ними нужно идти черезъ всѣ пути.

Товарная контора все еще помѣщается въ пассажирскомъ зданіи, но теперь около товарной платформы устроена каменная теплая будка, въ которой производится выдача накладныхъ и дубликатовъ. Самый же разсчетъ производится въ конторѣ помѣщающейся въ пассажирскомъ зданіи, по другую сторону путей.

Ясенки.

28-го сентября Подкоммиссія осматривала станцію Ясенки; по осмотру оказалось:

Жилой домъ: въ свѣтлой и большой комнатѣ помѣщается 18 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ; женатый смазчикъ, слесарь и старшій стрѣлочникъ—въ одной комнатѣ; жандармъ—въ одной комнатѣ; старшій телеграфистъ—въ двухъ комнатахъ; въ одной большой комнатѣ живутъ 6 стрѣлочниковъ, изъ нихъ одинъ женатый, кромѣ того бываютъ еще дровоклады. Рамы въ домѣ очень плохи. На дворѣ хозяйственныя постройки и новое отхожее мѣсто.

Въ водоемномъ зданіи живетъ кочегаръ; особой печи нѣтъ.

Казарма для рабочихъ—нижній накатъ совсѣмъ сгнилъ и поломъ сильно дуетъ.

Двѣ постовыя стрѣлочныя будки, поставлены на канавѣ, полъ безъ наката, сильно дуетъ.

Крытая довольно хорошая товарная платформа.

Брезентовъ на станціи полагается 7 (станція отправляетъ не болѣе пяти вагоновъ), но если потребуется болѣе, то высылаютъ изъ Москвы. Въ наличности оказалось только 4 брезента.

Лазарево.

28 го же сентября Подкоммиссія осматривала станцію Лазарево; по осмотру оказалось:

Жилой домъ: квартира помощника начальника станціи состоитъ изъ маленькой комнаты и кухни; въ большой комнатѣ стрѣлочникъ и смазчикъ; жандармъ въ одной комнатѣ; 3 телеграфиста—въ одной комнатѣ; семейный смазчикъ—въ одной комнатѣ.

Казарма для рабочихъ: въ небольшой и низкой комнатѣ устроены въ два яруса нары, на которыхъ спятъ 20 человѣкъ рабочихъ. Лѣтомъ рабочіе спали въ очень небольшомъ сараѣ, но зимой всѣ въ казармѣ. Въ отдѣльной комнатѣ живетъ дорожный мастеръ и въ отдѣльной же комнатѣ помѣщается его канцелярія.

Переѣздная будка № 150. Въ ней живутъ сторожъ съ женой и 4-мя дѣтьми и 6 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ, помѣщеніе очень тѣсное и грязное; стекло въ окнѣ выбито еще весной и до сихъ поръ не вставлено. Особаго отхожаго мѣста нѣтъ и по этому кругомъ будки валяется навозъ.

Переѣздная будка № 152. Въ ней живутъ старшій рабочій съ женой и пятью дѣтьми и 7 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ. Помѣщеніе чище, но тѣсное; жалуются на холодъ. Стекло въ окнѣ выбито лѣтомъ и до сихъ поръ не вставлено.

Сергіево.

28-го же сентября Подкоммиссія осматривала станцію Сергіево; по осмотру оказалось: на станціи строится новый домъ въ которомъ предположено устроить комнату для дежурнаго машиниста и помѣщеніе для водоотливовъ и вагонныхъ сторожей.

Грузъ со станціи весь вывезенъ.

На станціи 8 брезентовъ и кромѣ того на товарной станціи еще 15 брезентовъ. На станціи Подкоммиссія встрѣтила поѣздъ со скотомъ—въ вагонахъ двери закрыты рѣшетками; приспособ-

леній же для пойла скота нѣтъ никакихъ. Изъ Курска до Подольска скотъ двое сутокъ везутъ безъ пойла.

Кресты.

28-го же сентября Подкоммиссія осматривала станцію Кресты; по осмотру оказалось: пассажирскій домъ въ которомъ живутъ всѣ служащіе на станціи. Комната помощника начальника станціи очень тѣсная и ходъ въ нее черезъ кухню, въ которой живутъ 5 человѣкъ прислуги; контора помѣщается въ комнатѣ (фонарѣ) безъ печи, зимой въ ней хранятся только бланки, а заниматься нельзя отъ холода.

Станція отправляетъ въ день 10 — 15 вагоновъ, въ годъ же до 250,000 пудовъ. Грузка производится на разъѣздномъ пути. Скрѣщеніе поѣздовъ на станціи невозможно сдѣлать безъ маневровъ.

Чернь.

28-го же сентября Подкоммиссія осматривала станцію Чернь; по осмотру оказалось: жилой домъ, въ одной комнатѣ живутъ 12 человѣкъ дровокладовъ; въ одной комнатѣ 2 стрѣлочника и смазчикъ; въ одной комнатѣ жандармъ; въ одной комнатѣ старшій телеграфистъ; квартира помощника начальника станціи состоитъ изъ одной маленькой комнаты и кухни. Вообще помѣщенія тѣсны.

Строится новый домъ для дровокладовъ.

Мценскъ.

28-го сентября Подкоммиссія осматривала станцію Мценскъ; по осмотру оказалось:

Товарная станція осталась въ томъ же положеніи, въ какомъ ея видѣла Подкоммиссія и раньше. Подъѣздъ къ платформѣ не вымощенъ, очень грязенъ и въ глубокихъ ямахъ.

Отрада.

28-го сентября Подкоммиссія осматривала станцію Отрада; по осмотру оказалось:

Жилой домъ: помощникъ начальника станціи въ 2-хъ комнатахъ; смазчикъ въ одной комнатѣ; жандармъ въ одной комнатѣ; старшій рабочій въ одной комнатѣ и кухня у него общая съ слесаремъ и сторожемъ, которые живутъ въ отдѣльныхъ комна-

тахъ; 15 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ въ двухъ комнатахъ. Изъ половъ дуетъ и всѣ жалуются на холодъ. По словамъ жандармъ, находящагося на станціи 7 лѣтъ, при немъ въ домѣ не было никакого ремонта. По его же заявленію, лѣтомъ отъ Общества полагается отпускать дровъ на рускую печь ³/₄ швырковыхъ, а на маленькую ½ сажени въ мѣсяцъ; а между тѣмъ отпускаютъ дрова изъ старыхъ шпалъ и потому ихъ оказывается недостаточно.

Орелъ.

28-го сентября Подкоммиссія пріѣхала въ Орелъ и въ тотъ же день состоялось засѣданіе по вопросу объ отношеніяхъ Московско-Курской дороги съ Орловско-Витебской и съ Орловско-Грязской. Въ засѣданіе были приглашены: предсѣдатель Правленія Московско-Курской дороги г. Горбовъ, управляющіе дорогъ: Московско-Курской г. Шестаковъ, Орловско-Витебской г. Хлуденевъ и Орловско-Грязской г. фонъ-Дезенъ и нѣкоторыя служащія на этихъ дорогахъ лица. На предложенные предсѣдателемъ и членами Подкоммиссіи вопросы они объяснили слѣдующее:

Предсѣдатель поставилъ вопросъ объ отношеніяхъ Московско-Курской и Орловско-Витебской дорогъ.

Орловско-Витебская дорога принадлежитъ къ 1-й группѣ, а Московско-Курская къ 3-й.

По условію обмѣниваются 75 вагонами, но на практикѣ, если есть возможность, то увеличиваютъ обмѣнъ до 90 вагоновъ. Бывали случаи, что, отъ непріема болѣе 75 вагоновъ въ сутки, грузы задерживались на Орловской станціи. Орловско-Витебская дорога не можетъ обязаться принимать съ Московско-Курской болѣе 75 вагоновъ, потому что она отъ Орловско-Грязской принимаетъ 160 вагоновъ; вывести же болѣе 300 вагоновъ она не въ состояніи; поэтому для мѣстныхъ грузовъ у нея остается только 65 вагоновъ и бывали случаи загроможденія станціи своими грузами.

Г. Хлуденевъ находитъ, что перегрузочная платформа совершенно достаточна и увеличить ее нельзя. Двѣ платформы по его мнѣнію, удобнѣе одной.

Г. Верховскій заявилъ, что по его мнѣнію одна платформа удобнѣе двухъ, такъ какъ перегрузку (выгрузку и нагрузку) въ этомъ случаѣ можно совершать однимъ подвижнымъ составомъ. Передача совершается въ одни сутки, но бывали случаи, что передача задерживалась на болѣе продолжительное время, зависитъ это отъ неудобнаго устройства Орловской станціи, которая ниогда совершенно загромождается грузами.

Г. предсѣдатель указалъ на то, что въ происходившемъ засѣданіи товароотправители между прочимъ заявили о неправильности взиманія съ нихъ за нагрузку, выгрузку и передачу груза по 18 руб. съ вагона (3 коп. съ пуда), въ случаѣ прямаго адресованія грузовъ на Орловско-Витебскую и лежащія за ней дороги тогда, какъ по внутреннему сообщенію Московско-Курская дорога беретъ 9 р (1½ к. съ пуда), и просилъ разъяснить это обстоятельство.

Г Хлуденевъ. Происходитъ это оттого, что грузъ передается изъ одной группы дорогъ въ другую и каждая группа беретъ отдѣльно за нагрузку и выгрузку; хотя часто грузъ только перегружается изъ вагона въ вагонъ; по его мнѣнію такое взиманіе несправедливо; его можно избѣжать только соглашеніемъ между группами.

Г. Верховскій. Если грузъ идетъ со станцій Мсковско-Курской дороги только на станціи Орловско-Витебской дороги, то плату можно уменьшить, во всѣхъ же другихъ случаяхъ уменьшить ее нельзя, потому что 15 р. съ вагона (2½ коп. съ пуда) распредѣляются не только между Орловско-Витебской и Московско-Курской, но и между остальными дорогами 1-й и 3-й группъ. Если грузы идутъ со станцій Московско-Курской дороги то тогда взыскивается только: за рожь и овесъ по 1 р 50 к. съ вагона (¼ коп. съ пуда) за выгрузку, съ остальныхъ грузовъ 4 р. 50 к. (напр., крупа). Если же грузы идутъ съ Азовской дороги, то взыскивается 9 р. съ вагона (1½ коп. съ пуда) и эта плата дѣлится между Московско-Курской и остальными дорогами 3-й группы. Если грузъ адресованъ на ст. Орелъ для частной передачи, то взыскивается только за вѣтвь по 2 р. съ вагона. Сколько ему извѣстно случаи перевозки на лошадяхъ примѣняются очень рѣдко и то тогда только, когда Орловско-Витебская дорога отказывается отъ пріема по вѣтви вслѣдствіе скопленія у себя грузовъ. По соединительной вѣтви передается до 25%, всѣхъ грузовъ передаваемыхъ съ Московско-Курской на Орловско-Витебскую дорогу.

Передаточный агентъ Московско-Курской дороги заявилъ, что почти половина хлѣбовъ слѣдующихъ со станціи Московско-Курской дороги на Орловско-Витебскую дорогу идетъ сначала по внутреннему сообщенію до Орла и затѣмъ снова отправляется по Орловско-Витебской дорогѣ.

Г. Горбовъ полагаетъ, что правило тарифа о взысканіи 18 р. съ вагона примѣняется не вѣрно если грузъ идетъ со внутреннихъ станцій Московско-Курской дороги, въ этомъ случаѣ плата можетъ быть измѣнена безъ соглашенія съ другими дорогами; но въ остальныхъ случаяхъ плата эта взыскивается вѣрно и

уменьшить ее частнымъ образомъ нельзя, такъ какъ тутъ заинтересованы и другія дороги. Но нужно принять въ разсчетъ и то, что если эта плата и дороже обыкновенной передачи на лошадяхъ, то она всетаки выгоднѣе для отправителя, такъ какъ избавляетъ его отъ необходимости имѣть прикащика и отъ другихъ расходовъ.

Г. Шестаковъ. По конвенціи грузы можно доставлять только на свои станціи, по этому передача грузовъ по соединительной вѣтви есть только частное соглашеніе; скорость передачи зависитъ отъ скопленія грузовъ на какой либо изъ дорогъ. Такъ какъ Орловская станція мала и неудобна то, по его мнѣнію, передачу по вѣтви слѣдуетъ совсѣмъ уничтожить. Взимаемая по 2 р. съ вагона плата не выгодна для Московско-Курской дороги, потому что вагонъ на вѣтви задерживается иногда по трое сутокъ. Вообще по конвенціи нельзя адресовать грузы въ Орелъ на станцію Орловско-Витебской дороги, такъ какъ городская передача совсѣмъ не существуетъ, и она допущена только для отправителей какъ льгота.

На основаніи выясненнаго г. Горбовъ заявилъ что имъ будетъ сдѣлано распоряженіе о пониженіи платы за нагрузку и выгрузку, съ грузовъ идущихъ съ внутреннихъ станц. Московско-Курской дор. на станц. за Орломъ лежащія.

Предсѣдатель просилъ выяснить чѣмъ обусловлено требованіе Московско-Курской дороги, обшивать пеньку, идущую по Орл.-Витеб. дорогѣ безъ обшивки и разъяснить вопросъ о перевозкѣ пеньки въ прессованномъ видѣ.

Г. Хлуденевъ заявилъ, что пенька по Орловско-Витебской дороги идетъ безъ обшивки ее рогожами, такъ какъ обшивка ни къ чему не служитъ и не предохраняетъ отъ горѣнія. Съ прессованной пеньки они дѣлаютъ 20% скидки, такъ какъ она въ вагонѣ занимаетъ меньше мѣста и по этому ее можно больше нагрузить. Орловско-Витебская дорога дозволяетъ даже отправителямъ держать свои прессы въ ея пакгаузѣ, такъ какъ она считаетъ прессованную пеньку выгоднѣе для себя, не прессованной.

Г. Шестаковъ считаетъ ошибкой со стороны Московско-Курской дороги, что она не дѣлаетъ съ прессованной пеньки скидки въ 20%, такъ какъ прессованной пеньки можно грузить въ вагонъ 30 бунтовъ по 25 пудовъ, а не прессованной входитъ только 12 бунтовъ по 25 пудовъ.

Г. Верховскій. По дорогамъ 3-й группы пенька вообще идетъ въ обшивкѣ. Московско-Курская же дорога не можетъ принимать пеньку безъ обшивки и потому еще, что вся она идетъ на Петербургъ, а Николаевская дорога безъ обшивки пеньку не принимаетъ.

Г. Шестаковъ обѣщалъ разъяснить вопросъ о перевозкѣ пеньки безъ обшивки по сношенію съ Николаевской дорогой; со стороны же Московско-Курской дороги препятствія къ этому не представляется.

Предсѣдатель просилъ выяснить указанное Подкоммиссіи товароотправителями несоотвѣтствіе между вѣсами Московско-Курской и Орловско-Витебской дорогъ.

Г. Хлуденевъ. На Орловско-Витебской дорогѣ употребляются вѣсы Фербенксъ и на Московско-Курской Фалько. Разница системы вѣсовъ не играетъ по его мнѣнію роли, и главное дѣло въ содержаніи вѣсовъ, такъ какъ десятичные вѣсы вообще очень часто портятся; у которой же дороги они болѣе испорчены, въ данный моментъ сказать нельзя, а вѣрить вѣсу другой дороги неудобно, потому что Орловско-Витебская дорога отвѣчаетъ за вѣсъ передъ Ригой. На практикѣ грузы перевѣшиваютъ тогда только, когда есть основаніе предполагать недостачу груза, въ остальныхъ же случаяхъ мѣста принимаются безъ провѣрки вѣса. Онъ предполагаетъ, что въ Ригѣ идетъ спекуляція на вѣсѣ, такъ какъ грузы тамъ всегда перевѣшиваются и большею частію оказывается недостача 15—20 пудовъ въ вагонѣ, но осязательныхъ фактовъ для уличенія, у него въ рукахъ нѣтъ.

Предсѣдатель поставилъ вопросъ объ отношеніяхъ Московско-Курской и Орловско-Грязской дорогъ.

Г. Фонъ-Дезенъ. Орловско-Грязская дорога принадлежитъ къ 1-й группѣ и съ 3-й группой по этому имѣетъ сношенія только съ перегрузкой. Между дорогами существуетъ соглашеніе о передачи 30 вагоновъ, частнымъ же образомъ передается до 50 вагоновъ въ день; но желательно усилить эту передачу до 70—80 вагоновъ. Со стороны Московско-Курской дороги бывали случаи отказа въ принятіи грузовъ, такъ что на Орловско-Грязской станціи скоплялось до 800 вагоновъ, но это происходило отъ того, что Харьково-Николаевская и Азовская дороги не принимали грузы отъ Московско-Курской и они скоплялись на Орловской станціи. Чтобы нѣсколько освободить Московско-Курскую дорогу, Орловско-Грязская повернула часть грузовъ уменьшивши тарифъ на Козловъ. Для нее это уменьшеніе тарифа выгодно потому еще, что она завалена грузами на Орелъ, и совсѣмъ не имѣетъ грузовъ на Грязи, а тутъ у нее является обратный грузъ. Хотя разстояніе до Москвы черезъ Козловъ-Рязань больше, но для Орловско Грязской дороги это удобнѣе. Теперь изъ Ельца черезъ Рязань идетъ на Москву главнымъ образомъ пшеничная мука, которая могла бы болѣе прямымъ путемъ отправляться черезъ Московско-Курскую дорогу.

Г. Шестаковъ. Бывали случаи, что изъ Орла на югъ от-

правлялось до 160 вагоновъ, кромѣ того на югъ же грузитъ Москва и другія станціи а для Курской станціи невозможно передать болѣе 275 вагоновъ въ день. Отъ этого и были случаи не пріема и задержки грузовъ. Онъ надѣется, что къ зимѣ въ состояніи будетъ довести въ Курскѣ обмѣнъ до 330 вагоновъ.

Затѣмъ г. Фонъ-Дезенъ внесъ слѣдующее словесное заявленіе. Дорогами 1-й группы заявлены жалобы на Московско-Курскую, за прекращеніе пріема грузовъ съ наложенными платежами адресованными на Азовскую дорогу. Такое прекращеніе пріема грузовъ съ наложенными платежами, наноситъ большой ущербъ торговлѣ, такъ какъ напр. изъ Царицына рыба на югъ шла вся съ наложенными платежами, а теперь эта торговля очень уменьшилась. По его мнѣнію Московско-Курская дорога могла-бы требовать съ Азовской дороги должную ей сумму судомъ, но не прекращать пріема такого рода грузовъ.

Г. Горбовъ заявилъ, что у Московско-Курской дороги былъ подобный-же случай еще съ другой дорогой, которая тоже задолжала ей по наложеннымъ платежамъ, ее также предупредили, что если она не очиститъ счета къ назначенному сроку, то пріемъ грузовъ съ наложенными платежами будетъ прекращенъ. Эта дорога сейчасъ же очистила счетъ и отношенія между дорогами не прекращались. Азовская-же дорога не желаетъ очистить счета, несмотря на неоднократныя предупрежденія о томъ, что пріемъ грузовъ съ наложенными платежами будетъ прекращенъ. Поэтому онъ считаетъ въ этомъ дѣлѣ виновною только одну Азовскую дорогу, Московско-Курская же дорога иначе, по его мнѣнію, поступить не могла.

Г. Шестаковъ. На послѣднемъ съѣздѣ представителей 3-й группы, былъ возбужденъ вопросъ о прекращеніи Московско-Курской дорогой пріема грузовъ съ наложенными платежами адресованными на Азовскую дорогу. Азовская дорога заявила, что она не платитъ Курской дорогѣ, потому что сама не получаетъ денегъ отъ другихъ дорогъ, но и это заявленіе, несогласное съ конвенціей, оказалось несправедливымъ, такъ какъ представители дорогъ, на которыхъ указалъ представитель Азовской дороги, отрицали это обстоятельство и просили его указать кто и сколько долженъ Азовской дорогѣ, но онъ этого сдѣлать не могъ. Вопросъ о требованіи судомъ также разсматривался и съѣздъ нашелъ неудобнымъ вообще для дорогъ судомъ требовать уплаты должныхъ имъ другими дорогами денегъ.

Въ заключеніе г. предсѣдатель предложилъ на разсмотрѣніе вопросъ о перевозкѣ хлѣба въ ссыпныхъ вагонахъ.

Г. Фонъ-Дезенъ. По просьбѣ купца Вахтена онъ дѣлалъ пробу перевозки хлѣба въ ссыпныхъ вагонахъ. На практикѣ

оказалось, что Вахтенъ выигрылъ этимъ опытомъ, такъ какъ его хлѣбъ шелъ всю зиму не въ очередь, ибо въ эти приспособленные вагоны нельзя было грузить хлѣбъ другихъ отправителей.

Г. Хлуденевъ находитъ такую перевозку неудобною, потому что въ случаѣ порчи вагона (а это весьма возможно, такъ какъ вагону прійдется дѣлать до 2000 верстъ) перегрузка хлѣба будетъ очень затруднительна. Въ Ригѣ нѣтъ приспособленій для выгрузки хлѣба изъ ссыпныхъ вагоновъ. По его мнѣнію перевозка въ мѣшкахъ гораздо удобнѣе.

29 сентября Подкоммиссія осматривала станцію Орелъ; по осмотру оказалось:

Въ подвальномъ этажѣ пассажирскаго дома: въ одной комнатѣ живутъ 2 семьи стрѣлочниковъ; дежурная комната для кондукторовъ, въ которой помѣщается 20 человѣкъ—хотя просторно, но темно и душно; въ маленькой комнатѣ за перегородкой семья стрѣлочника съ 4-мя дѣтьми, помѣщены очень тѣсно; Кухня буфетчика и рядомъ съ ней комната въ которой помѣщается прислуга при буфетѣ; довольно тѣсная комната жандарма, наружная стѣна которой выходитъ на лужу, образовавшуюся отъ стока воды съ крыши; большая и довольно свѣтлая комната для ремонтныхъ рабочихъ, помѣщается въ ней 24 человѣка; подъ поднятой половицей оказалось вода. Подвалъ вообще сырой.

Во внутреннемъ углу, образуемымъ южной стороной пассажирскаго зданія и пассажирской платформой, образовалась большая лужа воды, неимѣющая никакого стока; отчего подвалы находящіеся подъ пассажирской платформой, залиты и вода протекаетъ въ комнату занимаемую жандармомъ.

Передаточная платформа Орловско-Витебской дороги для грузовъ на Курскую дорогу находится рядомъ съ пассажирскимъ домомъ; другая передаточная платформа, для грузовъ на Витебскъ, находится близъ Витебской станціи. Соединительный путь проходитъ передъ пассажирскимъ домомъ и отрѣзываетъ его отъ города; такъ что пассажирамъ на станцію приходится переѣзжать черезъ рельсовые пути.

На станціи всѣхъ стрѣлочниковъ 28, изъ нихъ только 5 имѣютъ помѣщеніе, а остальные живутъ въ городѣ.

Г. Предсѣдателю подано отъ Бр. Слѣпушкиныхъ заявленіе отъ 29 сентября за № 370, при семъ прилагаемое (по вход. жур. № 365)., о неудовлетвореніи ихъ за пропавшій въ пути товаръ.

Становой Колодезь.

29-го сентября Подкоммиссія осматривала станцію Становой Колодезь; по осмотру оказалось:

Жилой домъ: ремонтные рабочіе помѣщаются въ двухъ просторныхъ комнатахъ; въ одной комнатѣ — семейный смазчикъ; семейный же слесарь тоже въ одной комнатѣ; въ одной комнатѣ жандармъ, кухня у него общая для 3-хъ семей (жандарма, слесаря и смазчика); помѣщеніе для дорожнаго мастера хорошее; на дворѣ сараи и другія хозяйственныя постройки.

Зміевка.

29-го же сентября Подкоммиссія осматривала станцію Зміевка; по осмотру оказалось:

Жилой домъ: помѣщеніе для стрѣлочниковъ тѣсно; двѣ комнаты для семейнаго телеграфиста; комната конторщика; комната жандарма; у нихъ кухня общая.

Товарная платформа на которой сложенъ хлѣбъ (вагона на 3) укрытый брезентами, полъ въ дырахъ. Рядомъ съ платформой сложены доски для починки пола.

Подъѣздъ у самой платформы мощеный и находится въ удовлетворительномъ состояніи, но дальше очень грязенъ и весь въ ямахъ.

На станціи 6 стрѣлочниковъ, изъ которыхъ большая часть живетъ въ своихъ домахъ.

Брезентовъ на станціи полагается 10.

Встрѣченные на товарной платформѣ отправители объяснили, что во время воинскаго движенія бывали залежи грузовъ недѣли по 3, но теперь отправляютъ безъ задержекъ. Во время задержекъ хлѣбъ на платформѣ не умѣщался и поэтому его клали на подстилы; но шпалъ для устройства подстилъ давали мало. Хлѣбъ въ это время закрывали не брезентами а рогожами, которыя очень плохо его защищаютъ.

На станціи Подкоммиссія встрѣтила поѣздъ со скотомъ. Двери вагоновъ закрыты рѣшетками и приспособленій для пойла скота нѣтъ. Сопровождающій поѣздъ гуртовщикъ объяснилъ, что скотъ идетъ изъ Ворожбы въ Москву. Поили и кормили его въ первый разъ въ Ворожбѣ при посадкѣ въ вагоны; затѣмъ при пересадкѣ въ Курскѣ его опять поили и кормили и до Москвы не будутъ уже больше поить. Воды для пойла желѣзныя дороги даютъ сколько угодно и даромъ, а кормъ для скота (сѣно и солому) покупаютъ у дворниковъ, гдѣ останавливаются съ гуртами.

Г. Предсѣдателю подана записка, подписанная членомъ управы, о мѣрахъ необходимыхъ для улучшенія состоянія Московско Курской дороги. Записка эта присемъ прилагается (по вход. жур № 366).

Александровка.

29-го сентября Подкоммиссія осматривала станцію Александровка; по осмотру оказалось:

Жилой домъ: въ проходной комнатѣ живутъ 7 человѣкъ дровокладовъ и стрѣлочниковъ, спать, по ихъ словамъ, негдѣ, такъ какъ постоянно ходятъ рабочіе; въ не слишкомъ просторной комнатѣ—13 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ; 2 комнаты для дорожнаго мастера, кухня у него общая съ рабочими.

Въ водокачкѣ живутъ кочагаръ и дорожный сторожъ.

Крытая товарная платформа почти вся завалена хлѣбомъ, который закрытъ дырявыми рогожами, и только частію брезентами.

По словамъ находящихся тутъ же отправителей грузъ лежитъ съ 20 числа и задержанъ перевозкой яблоковъ. Дня 3 или 4 совсѣмъ не даютъ вагоновъ.

Подъѣздъ къ платформѣ не мощенный, но находится въ удовлетворительномъ состояніи.

Мало-Архангельскъ.

Поссажирскій домъ: въ немъ помѣщается контора, телеграфъ, квартиры начальника станціи и его помощника, телеграфиста и сторожа.

Особая казарма, въ которой живутъ въ одной комнатѣ 3 стрѣлочника, артельщикъ и вѣсовщикъ въ отдѣльныхъ комнатахъ, у всѣхъ общая кухня.

Постовая будка для стрѣлочника стоитъ на канавѣ, но полъ и стѣны двойныя; между стѣнами насыпана зола.

Строится новая каменная товарная платформа съ рельсовыми столбами.

Будка переѣзднаго сторожа, въ которой кромѣ его семьи живутъ временно 8 человѣкъ рабочихъ. Изъ половъ и стѣнъ дуетъ, такъ что зимой очень холодно; по этому на зиму ставятъ еще желѣзную печь.

На станціи 3 стрѣлочника, дежурятъ по полу-сутокъ.

Поныри.

29-го же сентября Подкоммиссія осматривала станцію Поныри; по осмотру оказалось:

Товарная крытая платформа, на которой сложенъ хлѣбъ закрытый брезентами.

На станціи 10 брезентовъ.

Находящіеся на товарной платформѣ отправители заявили: хлѣбъ лежитъ съ 9 сентября, отправляютъ его на открытыхъ платформахъ и берутъ подписки обезпеченія, на случай подмочки въ пути. Если отправитель отказывается грузить хлѣбъ на открытую платформу, то грозятъ тѣмъ, что будутъ брать за полежалое.

На станціяхъ желѣзная дорога держитъ хлѣбъ по недѣлямъ, а съ отправителей, въ случаѣ если его не окажется на станціи въ то время когда подадутъ ему вагонъ подъ нагрузку, берутъ за полежалое. У одного отправителя хлѣбъ на станціи лежалъ не отправленнымъ 16 дней; ему дали вагонъ подъ нагрузку и такъ какъ въ это время его не было на станціи, то съ него взяли за 4 дня 13 рублей за полежалое.

Въ Мало-Архангельскѣ товарная платформа очень мала, такъ что хлѣбъ приходится складывать на подстилы. Платформу нужно еще въ 50 саж., а строятъ новую только въ 15 саженъ.

Карасевка.

29-го же сентября Подкоммиссія осматривала станцію Карасевка; по осмотру оказалось:

Строится новая каменная товарная платформа, съ рельсовыми столбами.

Теперь хлѣбъ сложенъ на земляной платформѣ, на доскахъ и покрытъ брезентами.

Находящіеся тутъ товаро-отправители заявили, что брезентовъ на станціи нѣтъ, а присылаютъ ихъ по мѣрѣ надобности. Хлѣбъ на станціи лежитъ съ 23 числа. Если отправители соглашаются грузить хлѣбъ на открытыя платформы, то съ нихъ на случай подмочки берутъ подписки обезпеченія.

Золотухино.

29-го же сентября Подкоммиссія осматривала станцію Золотухино; по осмотру оказалось:

Жилой домъ: комната для 6-ти стрѣлочниковъ (3 бываютъ на дежурствѣ) — довольно тѣсная, въ одной комнатѣ помѣщается 15 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ; двѣ довольно хорошія комнаты дорожнаго мастера.

Товарная платформа—на ней сложенъ хлѣбъ частію покрытый брезентами, но большею частію ничѣмъ не покрытый.

Начальникъ станціи заявилъ, что платформы этой бываетъ недостаточно и тогда дѣлаютъ саженъ на 10 подстилы. Если товаро-отправитель изъявитъ желаніе отправить хлѣбъ на открытой платформѣ, то съ него берутъ подписку обезпеченія на случай подмочки груза.

Подкоммиссія встрѣтила товарный поѣздъ, въ которомъ на открытыхъ платформахъ, везли шерсть не покрытую брезентами.

Будановка.

29-го же сентября Подкоммиссія осматривала станцію Будановка; по осмотру оказалось:

Три товарныя платформы всѣ заняты хлѣбомъ, котораго только незначительная часть закрыта брезентами, большая же часть ничѣмъ не закрыта.

На станціи полагается 25 брезентовъ, на лицо имѣется 21, но, по заявленію начальника станціи, нужно не менѣе 70 брезентовъ.

ПУТЕВОЙ ЖУРНАЛЪ

ПРИ ИЗСЛѢДОВАНІИ

МОСКОВСКО-ЯРОСЛАВСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Для осмотра Московско-Ярославской желѣзной дороги Подкоммиссія выѣхала 8 іюля и въ тотъ-же день прибыла въ Пушкино.

Пушкино (8 іюля).

Товарная платформа и на ней пакгаузъ, въ который складываются вещи дачниковъ и небольшое количество товаровъ. По словамъ начальника станціи онъ достаточенъ. Путь, ведущій къ пакгаузу, грязенъ и неудобенъ. Пассажирскихъ платформъ достаточно, но лѣтомъ на нихъ бываетъ тѣсно, оттого что тутъ-же гуляетъ посторонняя публика. Устроивается вторая подъѣздная дорога съ лѣвой стороны путей.

Пассажирскій залъ очень тѣсенъ, касса одна для пассажировъ всѣхъ классовъ. Квартира начальника станціи—довольно хорошая; помощники-же начальника станціи помѣщаются одинъ (холостой) въ маленькой комнатѣ, а другой (холостой) въ двухъ маленькихъ комнатахъ.

Вѣсы на станціи только одни, на пассажирской платформѣ, на 50 пудовъ.

Казарма, въ которой помѣщаются 2 жандарма (холостые) въ одной комнатѣ и 12 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ—тоже въ одной комнатѣ; помѣщеніе послѣднихъ тѣсно.

Временный баракъ ниже поверхности земли, въ которомъ помѣщается 6 человѣкъ зимой и до 10 человѣкъ лѣтомъ; помѣщеніе темное и тѣсное. Домъ начальника дистанціи — хорошая квартира.

Подъ станцію отчуждено земли по правую сторону пути на 50 саж. и по лѣвую на 30 саж. отъ полотна дороги. На землѣ, находящейся по правую сторону, построены ресторанъ, сдаваемый дорогою за 1000 руб. въ годъ, и домъ, гдѣ помѣщается лавка и булочная, оба сдаются въ аренду. Земля-же по лѣвую сторону раздѣлена на 15 участковъ, которые сдаются подъ склады лѣса, по 12 коп. за кв. саж. въ мѣсяцъ.

Пассажировъ лѣтомъ бываетъ отъ 350 до 700 человѣкъ въ день; среднее можно считать 450 человѣкъ.

Платформы для перевозки длиннаго лѣса очень удобны.

Управляющій дорогою г. Шмидтъ объяснилъ, что всѣхъ такихъ платформъ на дорогѣ имѣется 65, но число ихъ постоянно прибавляется, такъ какъ требованіе на нихъ увеличивается. На нихъ можно возить 12 арш. лѣсъ, котораго нагружается до 600 пуд. Тара этихъ платформъ 337 пуд., а обыкновенныхъ 9 арш.—280 пудовъ.

Рѣшетки (платформы) имѣютъ высоту 1 ар. 10 вер. и въ нихъ входитъ 8 саж. березовыхъ и 9 саж. осиновыхъ дровъ. Если дрова полусырыя, то выходитъ 600 пуд., а изъ сухихъ 600 пуд. не выходитъ. Недогрузъ бываетъ только при возкѣ товарника и теса, но встрѣчается рѣдко, а большею частію бываетъ перегрузъ, доказательствомъ чему можетъ служить то, что въ Пушкинѣ каждый почти день лопаются рессоры подъ платформами.

Недостача вагоновъ происходитъ оттого, что лѣсоторговцы заключаютъ контракты на поставку лѣса въ Москву съ ½ Декабря до ½ Января и въ это время требуютъ много вагоновъ. Но къ Марту мѣсяцу желѣзная дорога успѣваетъ вывезти все количество лѣса.

Талицы (8 іюля).

Пассажирскій домъ: въ немъ начальникъ станціи помѣщается въ 3-хъ маленькихъ комнатахъ; одинъ помощникъ начальника станціи (холостой) въ маленькой комнатѣ. Контора и кабинетъ начальника станціи очень тѣсны.

Другой помощникъ начальника станціи (женатый) помѣщается въ небольшомъ отдѣльномъ домѣ.

Казарма, въ которой въ одной комнатѣ жандармъ съ дѣтьми и женой; 6 стрѣлочниковъ въ одной-же комнатѣ; число ихъ будетъ сокращено до 4-хъ человѣкъ; дорожный мастеръ—довольно хорошее помѣщеніе; 6 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ и старшій рабочій—въ одной комнатѣ; довольно хорошо.

Будка, въ которой живутъ 2 стрѣлочника, переѣздный сторожъ и сторожиха—жалуются на холодъ.

Товарная платформа и на ней пакгаузъ — очень небольшой, но по словамъ начальника станціи достаточенъ, такъ какъ товары большею частію выгружаютъ прямо изъ вагоновъ. Подъѣздный путь къ платформѣ не вымощенъ и довольно плохъ.

Явившійся въ засѣданіе Подкоммисіи лѣсопромышленникъ Аигинъ заявилъ:

За перевозку дровъ берутъ повагонно, а не попудно; въ случаѣ перегруза взимаютъ штрафъ, а при недогрузахъ денегъ не возвращаютъ. Заявленій правленію о возвратѣ денегъ за недогрузъ не дѣлалъ, а только говорилъ объ этомъ начальнику станціи, въ судъ также не жаловался, находитъ это слишкомъ хлопотливымъ.

Недогрузъ бываетъ какъ съ круглымъ лѣсомъ, такъ и съ тесомъ.

Борты рѣшетокъ очень низки, слѣдуетъ сдѣлать ихъ выше, чтобы можно было больше нагружать; а то теперь есть рѣшетки, въ которыя входитъ не болѣе 520 пудовъ. Бываютъ, правда, случаи, что отправители въ большіе вагоны грузятъ до 800 пуд. дровъ, но было-бы удобнѣе, если-бы подвижной составъ былъ одинаковъ.

Полный грузъ 600 пудовъ выходитъ изъ $8^1/_2$ саж. березовыхъ и 9 саж. осиновыхъ дровъ.

Вагонные вѣсы плохой конструкціи и не вѣрны; скоро портятся, отчего ихъ приходится часто чинить.

Подвижнаго состава вообще недостаточно, отчего происходятъ задержки въ отправкѣ лѣса и дровъ по недѣлямъ и больше; это особенно замѣчается въ Декабрѣ и Январѣ мѣсяцахъ, когда вмѣсто 3—4 вагоновъ даютъ 1.

При распредѣленіи вагоновъ несправедливости не замѣчалъ.

Затрудненія въ нагрузкѣ происходятъ еще и оттого, что путь въ Талицахъ бываетъ занятъ вагонами съ товаромъ на фабрику Лепешкина, которые стоятъ неразгруженными по недѣлѣ и больше.

Отправляетъ въ Москву также и кирпичъ, при отправкѣ котораго затрудненій не встрѣчается. Грузить кирпичъ удобно и вѣсъ его повагонно выходитъ вѣренъ.

Въ Талицахъ воровства не замѣчалъ, но на Московской станціи очень сильное воровство; заборы на станціи низки и плохи, такъ что ихъ часто ломаютъ и дрова разворовываютъ. Въ Москвѣ всего удобнѣе для разгрузки такъ называемый 6-й путь, но онъ бываетъ постоянно занятъ и попасть на него вагону безъ платы невозможно.

Въ Пушкинѣ совсѣмъ нѣтъ запаснаго пути, отчего разгрузка тамъ очень неудобна.

Подъѣздные пути въ Москвѣ на станціи очень плохи. Въ Талицахъ и Хотьковѣ подъѣздные пути тоже очень плохи, мосты не чинятся, шоссе ремонтируется медленно и плохо. Осенью бываетъ невозможно подвозить дрова, такъ какъ возчики отказываются, отъ этого приходится часто переплачивать за провозъ.

Рощи находятся верстахъ въ 20 и 30 отъ станціи; лѣсовъ вырублено много, хотя есть еще рощи Ермакова, Аигина и др. Правильной разработки лѣсовъ нѣтъ. Подвозка сажени дровъ на станцію стоитъ 3 р. и 3 р. 50 к. Провозъ вагона дровъ до Москвы—8 р. 80 к. Дрова отправляютъ въ Москву и въ Пушкино.

У него вблизи есть кирпичный заводъ, на которомъ вырабатывается до $5^1/_2$ мил. кирпича; потомъ есть еще кирпичный заводъ Финогенова, который вырабатываетъ до 3 мил. кирпича. Кирпичъ идетъ въ Москву съ Марта до Ноября; вагонъ до Москвы стоитъ 7 р. 10 к.

Вблизи у нихъ есть торфяное болото, думаютъ работать торфъ и отправлять его на фабрики въ Пушкино.

Не далеко отъ станціи есть двѣ фабрики: Лепешкинская и Царевской мануфактуры, которыя отправляютъ свой товаръ черезъ Талицкую станцію. Дрова и хлѣбъ въ Пушкинѣ получаются только на фабрики.

Хотьково (9 іюля).

Телеграфъ и товарная контора помѣщены въ одной комнатѣ; пассажирскій залъ относительно бывающихъ временами пассажировъ (въ день Успенья бываетъ до 700 чел.) малъ; пассажирская платформа открытая, что неудобно въ случаѣ дождя. Пассажировъ бываетъ много, начиная съ великаго поста до Успенья, количество ихъ колеблется отъ 350 до 900 чел. въ день. Буфета на станціи нѣтъ, да его, по словамъ начальника станціи, и не нужно, такъ какъ есть монастырская гостинница.

Будка, въ которой помѣщаются: въ одной комнатѣ помощникъ начальника станціи, а въ другой два сторожа.

Будка, которую всю занимаетъ другой помощникъ начальника станціи—женатый.

Казарма, въ которой помѣщаются: въ одной комнатѣ семейный стрѣлочникъ, въ другой 3 стрѣлочника, въ третьей 5 ремонтныхъ рабочихъ, помѣщеніе которыхъ тѣсно и плохо, и въ четвертой — одинъ старшій рабочій. Въ другомъ отдѣленіи той же казармы помѣщаются семейный жандармъ и дорожный мастеръ. Неудобство помѣщенія заключается въ томъ, что въ 1-мъ отдѣленіи у всѣхъ одинъ общій входъ, такъ что приходится проходить черезъ жилыя комнаты.

Пакгаузъ—малъ, крыша протекаетъ, въ стѣнахъ щели и онъ покачнулся отъ ветхости. Приходящіе товары выгружаютъ прямо изъ вагоновъ; разгрузка эта неудобна, такъ какъ при этомъ приходится переходить черезъ главный путь.

Въ пакгаузѣ вѣсы на 110 пуд., а въ пассажирскомъ зданіи есть другія.

Отъ пассажирскаго зданія къ монастырю, на протяженіи 100 саж. идетъ шоссе, которое содержится въ порядкѣ; но боковой отъ него путь, ведущій къ платформѣ, находится въ очень дурномъ состояніи.

По обѣ стороны пути отчуждена земля на 50 саж. отъ полотна. Земля эта раздѣлена на участки и отдается подъ склады дровъ и камня, нагрузка которыхъ производится на крайнемъ лѣвомъ пути.

Дрова отправляетъ только одинъ Аигинъ, прежде были и другіе отправители, но теперь нѣтъ. Отправляются дрова на фабрики въ Пушкино.

Лѣсной матеріалъ съ завода Фирсанова, верстъ за 40; возятъ его зимой, такъ какъ лѣтомъ дорога очень не хороша и грязна. Камень отправляетъ Губонинъ, и возитъ его изъ села Воробьина, верстъ за 7 отъ станціи; ставитъ въ Москву въ городскую управу; камня хватитъ еще года на 2. Возятъ его зимой и въ вагонъ грузятъ $^1/_2$ куб. саж. Мануфактурный товаръ съ фабрики Ѳомина, Кирха и отъ кустарниковъ. Кирхъ возитъ свой товаръ въ Москву и на лошадяхъ.

Бумажная пряжа идетъ изъ Ярыгина и Васильева, отправляется въ Москву для окраски и потомъ получается обратно.

Шерсть получается для суконной фабрики Кирха.

Мука и крупа получаются для мѣстныхъ потребителей; привозъ уменьшился оттого, что Ѳоминъ для своей лавки при фабрикѣ, на которой работаютъ до 500 чел., получаетъ товары изъ Москвы на лошадяхъ. Отдаленнѣйшія мѣста, имѣющія сношенія со станціей, не дальше 12 верстъ—Озерецкая, Васильево, Ярыгино.

Сергіево (9 іюля).

Пассажирскія залы, по размѣру пассажирскаго движенія (въ годъ бываетъ до 220 т. пассажировъ) тѣсны. По словамъ управляющаго дорогой, тѣсноты избѣгаютъ тѣмъ, что въ тѣ дни, когда бываетъ особенно большой наплывъ пассажировъ, билеты начинаютъ выдавать за $1^1/_2$ часа до отхода поѣзда и публика сейчасъ же разсаживается по вагонамъ. При скопленіи пассажировъ отправляются дополнительные поѣзды.

Кассъ для пассажировъ двѣ. Средняя часть пассажирской платформы—крытая, но при скопленіи публики, покрыши этой недостаточно.

Помѣщенія для служащихъ удобны, просторны и чисты. Въ одномъ домѣ, гдѣ помѣщаются, довольно просторно, 19 чел. ремонтныхъ рабочихъ, въ углу отдѣлено занавѣской помѣщеніе для сторожа съ женой, крайне неудобное.

Помѣщеніе для фельдшера неудобно въ томъ отношеніи, что въ его же комнатѣ устроенъ и пріемный покой.

Стрѣлочники на станціи помѣщенія не имѣютъ, а живутъ въ посадѣ въ своихъ домахъ. Всѣ они изъ мѣстныхъ жителей.

Крытая товарная платформа—мала; на ней устроенъ маленькій пакгаузъ. Около платформы товарный дворъ, мощеный, но очень тѣсный. Дворъ не огороженъ: жалуются на кражи.

За товарнымъ дворомъ земля раздѣленная, на участки (числомъ 50), отдается подъ склады дровъ и камня, съ платой по 20 коп. за квад. сажень въ мѣсяцъ. Къ этимъ складамъ идетъ рельсовый путь. Дровяные склады не обгорожены заборомъ; прежде былъ заборъ, но его, по словамъ г. Шмидта, разворовали, отчего новаго и не устраиваютъ. Дрова на складахъ стоятъ часто и въ водѣ; отводной канавы не сдѣлано. Подъѣздъ къ этимъ складамъ очень грязенъ. Отъ станціи по направленію Лавры, устроено, до моста, шоссе на счетъ желѣзной дороги.

Въ Сергіевскомъ посадѣ устроена управленіемъ дороги больница на 10—15 кроватей—помѣщеніе свѣтлое и содержится чисто. При больницѣ аптека. Особой комнаты и приспособленій для операцій нѣтъ. Фельдшерскій наборъ и носилки находятся въ порядкѣ. На каждую кровать имѣется болѣе 10 смѣнъ бѣлья. При больницѣ живутъ фельдшеръ и экономка; другой фельдшеръ живетъ на станціи и обязанъ разъѣзжатъ по линіи. Докторъ живетъ въ Москвѣ, но бываетъ въ больницѣ 3 раза въ недѣлю.

При недостаткѣ мѣста въ больницѣ, а также и больныхъ съ заразительными болѣзнями—отправляютъ въ посадскую больницу и платятъ за нихъ. Лѣкарства служащимъ отпускаются безплатно.

Г. Предсѣдателю на станціи представили:

1) Отношеніе городской управы Сергіевскаго посада отъ 9 Іюня сего года за № 1638.

2) Довѣренность выданную изъ той же управы г. Кочерыгину за № 1629.

3) Прошеніе домовладѣльцевъ Сергіевскаго посада, живущихъ на берегу р. Кончуры.

4) Заявленіе Толстухина.

и 5) Прошеніе Трегубова.

Документы при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 173, 174, 175, 176 и 177).

Въ тотъ же день вечеромъ Подкоммиссія имѣла засѣданіе въ городской думѣ, въ которомъ явившіеся гг. товароотправители и лѣсоторговцы заявили:

Подъ хлѣбъ часто на ст. Москва недостаетъ вагоновъ, лежитъ онъ по 2 и 3 дня и въ это время его мочатъ дожди и бьетъ птица. Прежде вагоновъ всегда хватало. Задержки хлѣба бываютъ круглый годъ. Хлѣбъ на Московской станціи часто лежитъ не отправленнымъ, а вагоны отправляютъ пустыми до Сергіева и дальше.

Товарная платформа на Сергіевской станціи мала и подъѣздъ къ ней очень плохъ; хлѣбъ часто выгружаютъ изъ вагоновъ прямо на землю, такъ какъ на платформѣ не достаетъ мѣста для выгрузки.

Товарный дворъ тоже малъ, въ немъ можетъ помѣститься не болѣе 50 лошадей; сзади товарнаго двора подъѣздъ не вымощенъ, а между тѣмъ случается, что, по недостатку мѣста на платформѣ, товары приходится тамъ выгружать изъ вагоновъ.

На станціи Талицы нѣсколько времени тому назадъ совсѣмъ не было товарной платформы, такъ что мануфактурные товары сбрасывали изъ вагоновъ въ грязь.

При разгрузкахъ товаръ рвутъ крючьями. Съ товароотправителями станціонное начальство обращается грубо, въ случаѣ недоразумѣній не даетъ имъ никакихъ разъясненій и на просьбы не обращаетъ никакого вниманія. Такъ просили, чтобы на квитанціяхъ выставлялось имя, отчество и фамилія получателей, потому-что въ Посадѣ много однофамильцевъ и поэтому товаръ на станціи трудно бываетъ разъискивать, но и эту просьбу не уважили. Одинъ получилъ изъ Ярославля соль и въ квитанціи по ошибкѣ была написана фамилія Селинова, а слѣдовало написать фамилію Семенова, хотя ошибка и была разъяснена, но ему долго не выдавали товаръ и взяли за все это время за полежалое.

Очереди при отправкахъ почти никогда не соблюдаются.

Переборы долго задерживаютъ, не выдаютъ мѣсяца по 4 и больше, а недоборы взыскиваютъ тотчасъ-же и, безъ полной уплаты, товара не выдаютъ. По переборамъ тоже нельзя добиться никакихъ разъясненій.

Тарифъ и условія перевозки можно на станціи купить за 20 коп., но они не спрашивали ихъ.

Если при полученіи товара берутъ не всю партію вдругъ, то на пропускномъ билетѣ дѣлается отмѣтка о полученномъ товарѣ.

На артель жаловаться не могутъ.

Хлѣбъ въ Посадѣ получается изъ Москвы и изъ Ярославля, для мѣстныхъ надобностей и, кромѣ того, онъ расходится верстъ на 20 въ окрестности; получаютъ даже изъ Александровскаго уѣзда. Въ Посадѣ до 100 лавокъ торгующихъ хлѣбомъ.

Соль получается лѣтомъ изъ Ярославля, а зимой изъ Москвы и расходится по округѣ верстъ на 50.

По вопросу о подпрудѣ р. Кончуры заявили:

Вода задерживается насыпью желѣзной дороги и во время весеннихъ разливовъ вся вода въ трубѣ не помѣщается; въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ этого года закрывало всю трубу. До проведенія желѣзной дороги такихъ подтоповъ не было и бани никогда не заливало. Просятъ, чтобы Управленіе желѣзной дороги, или сдѣлало еще другую трубу, или же чтобы лица, которыя терпятъ отъ убытковъ, получали вознагражденіе.

Подъ лѣсные матеріалы и дрова вагоновъ не достаетъ, самыя большія задержки съ Декабря до Марта. На Берендѣевской станціи лѣсной матеріалъ лежитъ уже 3 года по неимѣнію платформъ. Втеченіи Января мѣсяца на Берендѣевской станціи всего подали 6 вагоновъ, хотя товару тамъ вагоновъ на 500. Большаго числа вагоновъ, противъ того сколько нужно, отправители не требуютъ.

Подъѣздъ къ Сергіевской станціи очень плохъ, часть его до того изрыта, что къ участкамъ сзади подъѣхать нельзя. Черезъ вѣтвь переѣзжать запрещаютъ.

Грузить въ рѣшетки позволяютъ только до края бортовъ, отчего иногда недогрузъ бываетъ пудовъ 200. Зимой лѣсной матеріалъ нагружаютъ на платформы, на которыхъ до 100 пудовъ снѣга.

Перегрузъ скидываютъ изъ вагоновъ, а объ недогрузкѣ ни чего не говорятъ. При перевѣсѣ вагоновъ взыскиваютъ за всякій излишній грузъ, такъ недавно съ одного взыскали 6 коп. за излишній грузъ. Прежде взыскивали за лопнувшія рессоры, а теперь не взыскиваютъ. Веревки для связыванія лѣснаго матеріала требуютъ непремѣнно новыя безъ узловъ.

Тара вагоновъ и платформъ не вѣрна, разница въ нѣкоторыхъ доходитъ до 80 пудовъ.

На Берендѣевской станціи, въ случаѣ если отправитель не нагрузитъ вагонъ втеченіи сутокъ, то берутъ 5 р. штрафа за каждый день, а сами нагруженный товаръ не отправляютъ по недѣли.

На Московской станціи товаръ очень воруютъ и за то, чтобы поставить вагонъ на 6-й путь, нужно заплатить 50 коп. съ вагона.

Дрова въ Москвѣ разобрать очень трудно, такъ какъ ихъ при выгрузкѣ изъ всѣхъ вагоновъ сгружаютъ въ одну кучу. Лѣсной матеріалъ разбираютъ по клеймамъ.

Квитанцій на отправленный лѣсной товаръ отправители не получаютъ и въ полученіи ихъ не росписываются: они сами просили Управленіе дороги, лѣтъ 7 тому назадъ, чтобы имъ квитанцій не выдавали.

Кирпичъ сгружаютъ очень небрежно и при выгрузкѣ его бьютъ.

За нагрузку ничего не платятъ, за выгрузку платятъ 25 к. съ вагона. Тарифъ на Москву 17 р. 60 к. за вагонъ. Лѣсной матеріалъ съ Сергіевской станціи отправляется только Аигинымъ и Шаликовымъ, оба они отправляютъ по 900 вагоновъ въ годъ. Дровами же торгуютъ человѣкъ 5—6.

Дрова и лѣсъ отправляютъ въ Москву и въ Пушкино и возятъ больше зимой.

Въ этомъ году торговля лѣсомъ въ Москвѣ идетъ лучше, что объясняютъ разливомъ рѣки Москвы, который разбилъ много плотовъ, и постройкой выставки. Но вообще отправка дровъ и лѣса съ каждымъ годомъ уменьшается.

Дрова подвозятъ за 46 верстъ, а лѣсной матеріалъ верстъ за 80 съ Углицкаго тракта. На ст. Берендѣево лѣсъ подвозятъ за 50 верстъ изъ Нагорья, Переяславльскаго уѣзда.

Арсаки (10 іюля).

Крестьяне деревни Арсаки подали два прошенія, при семъ прилагаемыя (по вход. жур. №№ 178 и 179) и, кромѣ того, просили, чтобы имъ былъ устроенъ переѣздъ для прогона скота, причемъ заявили: 1) что имъ недоплачено за 3 десятины отчужденной отъ нихъ земли; 2) что вслѣдствіе малаго размѣра трубы затопляются ихъ луга; 3) что кромѣ 2-хъ существующихъ переѣздовъ имъ нуженъ еще 3-й, ибо при 3-хъ польномъ хозяйствѣ, они на 3-й годъ не могутъ гонять своей скотины на паръ, лежащій по ту сторону дороги, о каковой надобности ими было заявлено съ самаго начала.

Г. управляющій дорогою на 1-е прошеніе заявилъ, что это необходимо провѣрить и если окажется недостатокъ, то крестьяне будутъ удовлетворены; на 2-е, что съ крестьянами заключено условіе, по которому они отказались отъ всякаго дальнѣйшаго вознагражденія, о чемъ также обѣщалъ справиться въ дѣлахъ съѣзда, на 3-е, что сдѣлать лишній переѣздъ, тамъ гдѣ требуютъ крестьяне, затруднительно, такъ какъ нужно поставить лишнюю будку и держать лишняго сторожа, но что можно отъ 2 го пе-

рѣзда сдѣлать прогонъ вдоль резерва, что и обѣщалъ исполнить.

Александровъ (10 іюля).

По осмотру станціи оказалось:

Крытая товарная платформа недостаточна по количеству получаемыхъ и отправляемыхъ грузовъ; свѣсъ крыши устроенъ такъ, что выгружаемые товары во время дождя могутъ быть подмочены стекающей съ крыши водой; деревянная часть платформы довольно стара, а другая часть, песчаная.

Пакгаузъ на платформѣ тоже малъ.

Г. Шмидтъ заявилъ, что эта платформа служила раньше для грузовъ Александровскихъ и Карабановскихъ и тогда на недостатокъ ея никто не жаловался, а теперь Карабановскіе грузы отошли отъ Александрова.

Подъѣздъ къ платформѣ вымощенъ только съ одной стороны.

Большая часть служащихъ размѣщены довольно удобно въ отдѣльномъ зданіи. Для стрѣлочниковъ строится отдѣльный домъ; это дастъ возможность помѣстить всѣхъ служащихъ на станціи, а въ настоящее время нѣкоторые изъ нихъ живутъ въ городѣ на частныхъ квартирахъ. При станціи есть довольно хорошая баня.

Фельдшерскіе инструменты и носилки найдены въ удовлетворительномъ состояніи.

Дорога ведущая въ городъ Александровъ удовлетворительна.

Въ тотъ же день Подкоммиссія имѣла засѣданіе въ зданіи городской думы, на которомъ присутствовали городской голова А. И. Барановъ и мѣстные фабриканты и торговцы.

На предложенные, гг. членами Подкоммиссіи, вопросы они объяснили: товарная платформа мала и неудобна; скаты крыши устроены такъ, что во время грузки товаровъ на лошадей, ихъ мочитъ водой стекающей съ крыши. На крытой части платформы товары заливаетъ дождемъ. Песчанная часть платформы низка, на ней не достаетъ мѣста; хлѣбъ на пескѣ часто подмачивается и кромѣ того, по этой платформѣ приходится катать товары, при нагрузкѣ, вверхъ. Слѣдуетъ всю песчанную часть передѣлать на деревянную и устроить лучше скаты крыши.

Пакгаузъ тоже малъ и часто бываетъ что въ немъ недостаетъ мѣста для выгрузки товаровъ.

Отъ недостачи мѣста на платформѣ и въ пакгаузѣ, товары приходится иногда выгружать изъ вагоновъ просто на рельсы. Пассажирская платформа низка и коротка, такъ что изъ заднихъ вагоновъ приходится спрыгивать на путь.

Брезентовъ на станціи мало. Товары изъ вагоновъ выгружаются больше самими отправителями.

Товары дозволяется получать по частямъ, а не всю партію заразъ. При нагрузкѣ и разгрузкѣ товаровъ ихъ рвутъ крючьями, такъ что часто бываютъ случаи поврежденія мануфактурныхъ товаровъ, и вообще на желѣзныхъ дорогахъ съ товаромъ обращаются небрежно.

При полученіи товаровъ не на предъявителя, требуютъ представленія изъ полиціи удостовѣренія о личности, хотя-бы получатель и былъ извѣстенъ начальнику станціи. Это очень неудобно для получателей изъ уѣзда, которые для представленія удостовѣренія должны уѣзжать обратно въ деревни, а товаръ ихъ можетъ въ это время испортиться. Слѣдуетъ допустить представленіе свидѣтельствованій отъ лицъ извѣстныхъ начальству станціи. Грузы принимаютъ не въ назначенное время, такъ какъ кассиры и артельщики являются не во время. На жалобы объ этомъ не обращаютъ вниманія.

Для полученія товаровъ не всегда достаточно 48 часовъ, слѣдуетъ прибавить еще 48 часовъ. Счетъ за полежалое начинается съ часу прибытія вагона, причемъ праздничные дни въ счетъ нейдутъ.

При отправкѣ товара изъ Москвы его не отправляютъ въ тотъ-же день, а задерживаютъ на станціи на 2 и 3 дня, по недостатку вагоновъ.

Передача грузовъ съ Курской дороги — очень неудобна и задерживается дня по 3 — 4.

Слѣдовало-бы допустить, чтобы хозяевамъ грузовъ было предоставлено право осматривать товаръ до полученія его, такъ какъ при распаковкѣ иногда оказывался товаръ или испорченнымъ, или даже совсѣмъ не тѣмъ, который слѣдуетъ. Такъ у одного получателя вмѣсто товара оказались рельсы.

Случаи кражъ товара бываютъ но рѣдко; случается, что пропадаетъ товаръ изъ запакованныхъ тюковъ или же не хватаетъ его въ вѣсѣ. Въ этихъ случаяхъ обыкновенно артель удовлетворяетъ полностью.

Наложенные платежи выдаютъ акуратно, не задерживая ихъ.

Товары свои никогда не страхуютъ.

Г. Барановъ заявилъ, что онъ всѣ свои товары страхуетъ по фактурамъ и при этомъ не встрѣчаетъ затрудненій.

Если бы пересмотрѣли тарифъ, то можно-бы было допустить обязательное страхованіе для товаровъ 1 и 2 классовъ.

Г. Барановъ замѣтилъ, что обязательное страхованіе неудобно, такъ какъ есть страховыя общества, напр., Сѣверное, которыя страхуютъ гораздо дешевле.

Къ нѣкоторымъ станціямъ въ распутицу бываетъ трудно подъѣхать; нужно обратить особенное вниманіе на ст. Арсаки, гдѣ вода во время весенняго разлива задерживается насыпью желѣзной дороги.

Вообще на дорогѣ устроено мало переѣздовъ, что очень стѣснительно для владѣльцевъ имѣній.

Желательно, чтобы изъ Москвы былъ отправляемъ 2-й пассажирскій поѣздъ, хотя бы до Александрова. Теперь, за недостаткомъ мѣста на поѣздѣ, приходится иногда оставаться въ Москвѣ на цѣлыя сутки.

Пассажиры пріѣзжающіе изъ Москвы въ Александровъ по дѣламъ, должны оставаться цѣлыя сутки, или же брать лошадей до Троицы; отъ этаго на фабрики съ предложеніями товаровъ не ѣздятъ, а ждутъ пріѣзда въ Москву самихъ фабрикантовъ.

Прежде былъ второй поѣздъ, который выходилъ изъ Москвы въ 12 часовъ дня, но оказался неудобнымъ. Лучше было бы продолжить поѣздъ выходящій изъ Москвы въ 7 часовъ утра.

Дрова въ Александровѣ получаются для Баранова и Александрова и подвозятся верстъ за 15.

Лѣсной матеріялъ весь отправляется въ Москву.

Бумага получается съ фабрикъ Рейнера, Сальникова и Крылова, верстъ за 17, и идетъ вся въ Москву. Сальниковъ обращался въ правленіе Ярославской дороги о сбавкѣ тарифа на бумагу, ему отказали; отъ этого онъ бумагу съ своей Сергіевской фабрики отправляетъ на лошадяхъ.

Кирпичъ идетъ на фабрику Баранова. Въ уѣздѣ есть кирпичные заводы Шишакова, Первушина и Болдырева.

Овесъ идетъ изъ Александровскаго и Юрьевскаго уѣздовъ, верстъ за 30.

Мануфактурный товаръ идетъ съ фабрики Зубова и изъ Киржача.

Шелковые товары, отъ кустарниковъ, которыхъ въ уѣздѣ много.

Мѣдь въ листахъ идетъ изъ Юрьевскаго уѣзда съ завода Кольчугина, верстъ за 40.

Мѣдныя издѣлія идутъ съ завода Шапошникова, изъ Киржача, за 29 верстъ.

Пассажиры пріѣзжаютъ верстъ за 30 изъ Покровскаго и Юрьевскаго уѣздовъ.

Мука, крупа и сахаръ получаются большею частію Растворовымъ для мѣстнаго потребленія.

Масло растительное получается для мѣстнаго потребленія и на фабрику Зубова.

Бумажная пряжа — для фабрики Зубова.

Тряпье—для Рейнера и др. бумажныхъ фабрикъ.

Сода — на фабрику Зубова и на стеклянный заводъ Добровольскаго, находящіеся верстахъ въ 30.

Хлопокъ—для Карабановской фабрики.

За гужевой провозъ на разстояніи 40 верстъ берутъ 19 коп. съ пуда. За подвозъ дровъ за разстояніе 15—20 верстъ, за пятичетвертные, берутъ по 3 руб. 50 коп. за сажень.

Въ засѣданіи были представлены:

1) Заявленіе купца Чуксина.

2) Заявленіе отправителей товаровъ г. Александрова.

3) Заявленіе товараотправителей г. Александрова.

Документы эти при семъ прилагаются. (по вход. жур. №№ 180, 181 и 182)

11 іюня къ г. Предсѣдателю явились мѣстные землевладѣльцы, которые во время засѣданія Подкоммиссіи объяснили:

Желательно, чтобы изъ Москвы отправляли второй пассажирскій поѣздъ.

Въ пассажирскомъ поѣздѣ не всегда помѣщаются всѣ пассажиры и должны оставаться на сутки въ Москвѣ, такъ 29 іюня осталось въ Москвѣ до 200 человѣкъ. При второмъ поѣздѣ можно было-бы пріѣхать въ Москву и въ тотъ же день возвратиться домой. По просьбѣ Александровскаго земства, Общество Ярославской дороги пускало второй поѣздъ, но опытъ этотъ оказался неудачнымъ, потому что не былъ никому извѣстенъ и объ немъ не публиковали въ газетахъ. Время отправленія поѣзда было тоже неудобно назначено. Всего удобнѣе былъ бы поѣздъ выходящій изъ Москвы въ 7 часовъ утра.

Пассажирская платформа неудобна, низка и коротка, ее слѣдуетъ покрыть, хотя-бы толемъ, потому что во время дождей публику мочитъ.

При недополученіи багажа и товаровъ не даютъ никакой квитанціи въ томъ, что онъ недополученъ, такъ что хозяинъ клади совсѣмъ не горантированъ.

Около ст. Арсаки мѣстность заливаетъ водой, такъ что нельзя бываетъ подъѣхать къ станціи.

Присутствовавшій въ засѣданіи бывшій мировой судья заявилъ, что дѣло о затопленіи луговъ принадлежащихъ крестьянамъ деревни Арсаки было у него въ разсмотрѣніи и окончено миромъ.

Г. Головинъ заявилъ, что онъ грузитъ кирпичъ съ своего завода на 88 верстѣ, между Сергіевымъ и Арсаками, и, что при отправленіи кирпича въ Москву съ него берутъ за разстояніе отъ ст. Арсаки, а при отправленіи въ Александровъ—за разстояніе отъ Сергіева. Онъ считаетъ это не справедливымъ.

Въ тотъ же день г. Предсѣдателю было доставлено отношеніе Киржачской Городской Управы отъ 9 іюля за № 278 присемъ прилагаемое (по вход. жур. № 183). Къ этому отношенію г. Барановъ добавилъ:

Въ Киржачѣ много фабрикъ: Кольчугина, у котораго до 500 рабочихъ и которыхъ отправляется до 250000 пуд. мѣди; Соловьева—у котораго 700 чел. раб.; Шапошникова; Любимова; Бабкина и др.

Такъ же работаются шелковыя матеріи; въ самомъ городѣ до 1200 становъ и до 800 становъ въ окружности.

Карабаново (11 іюля).

На происходившемъ засѣданіи Подкоммиссіи присутствовали владѣльцы Карабановской фабрики, которые заявили:

Слѣдуетъ пустить второй пассажирскій поѣздъ на участкѣ Сергіево-Ярославль.

Слѣдуетъ также продолжить Карабановскую вѣтвь до Киржача, около котораго находятся лѣса принадлежащіе Карабановской фабрикѣ 2600 дес., изъ котораго выйдетъ до 180 т. саж. дровъ. Если бы была устроена эта вѣтвь то по ней пошли бы товары съ Карабановской фабрики и съ фабрики А. И. Баранова, на Нижегородскую ярмарку; а это составитъ до 100 т. пуд. въ годъ. Въ настоящее время товары съ этихъ фабрикъ отправляютъ на лошадяхъ до ст. Покрова Нижегородской дороги.

Передача въ Москвѣ грузовъ на другія дороги очень затруднительна; продолжается дня 3—4, отчего изъ Петербурга грузъ идетъ по 10 дней.

Балакирево (11 іюля).

По осмотру станціи оказалось:

Стрѣлочникъ и женатый сторожъ помѣщены въ одной тѣсной комнатѣ.

Женатый и холостой сторожа живутъ, въ пассажирскомъ зданіи, въ одной комнатѣ, тоже тѣсно. Жалуются что нѣтъ погреба.

Помѣщеніе ремонтныхъ рабочихъ удовлетворительное. Для рабочихъ устроена баня. Вообще на каждомъ участкѣ есть для рабочихъ бани, которыя строятся самими дорожными мастерами.

Прикащикъ купца Соколова заявилъ Подкоммиссіи что дрова къ станцію подвозить очень затруднительно, такъ какъ дорога проходитъ черезъ помѣщичьи земли, которымъ за право проѣзда платятъ по 100 р. въ годъ. А помѣщикъ г. Красукъ и совсѣмъ не позволяетъ возить дрова черезъ свою землю.

Дрова подвозятъ за 6 верстъ отъ станціи и отправляютъ въ Москву до 1000 вагоновъ въ годъ.

Берендѣево (11 іюля).

По осмотру оказалось:

Помѣщенія для служащихъ — довольно удовлетворительныя. Товарная платформа и пакгаузъ прежде были, а теперь разломаны.

Стрѣлочниковъ на станціи всего 3, лѣтомъ отдыхаютъ всего 3—4 часа въ сутки, такъ какъ между поѣздами проходитъ не болѣе 2-хъ часовъ; зимой же много свободнаго времени. Управляющій дорогой приказалъ прибавить еще одного стрѣлочника.

Носилки состоятъ изъ двухъ жердей, (безъ подножекъ), на которыхъ натянуто одно полотно, безъ матраса.

Книга требованій вагоновъ оказалась открытою только съ февраля мѣсяца, въ которомъ нѣсколько дней совсѣмъ не давали платформъ, несмотря на требованіе отправителей.

Явившіеся на станцію крестьяне деревни Милославки заявили, что на 138 верстѣ у нихъ каждый годъ, въ теченіи десяти лѣтъ, заливаетъ покосы водой, которая задерживается полотномъ желѣзной дороги.

Начальнику станціи объ этомъ не заявляли, въ управленіе дороги тоже не жаловались.

Прикащикъ купца Свѣшникова заявилъ Подкоммиссіи что:

Подъѣздъ съ лѣснымъ складомъ удобный и отъ окружныхъ частныхъ владѣльцевъ препятствій къ провозу дровъ — нѣтъ. Склады для лѣса сухіе и хорошіе.

Въ 12 арш. платформахъ чувствуется недостатокъ и вообще подвижнаго состава недостаточно, такъ какъ требуютъ 10 платформъ а даютъ 2 и 3. Но задержки эти только относительно круглаго лѣса а не дровъ. Въ прошедшемъ году платформъ было достаточно и лѣсной матеріалъ былъ весь вывезенъ; а въ этомъ году недостача происходитъ отъ того, что отправка со станціи увеличилась, такъ какъ лѣсоторговецъ Шариковъ, въ прошломъ году своего лѣса не отправлялъ а теперь отправляетъ.

Въ рѣшетки полнаго груза лѣса непомѣщается, и выходитъ только 450 пуд. Въ прошломъ году позволяли на 9 арш. платформы грузить 12 арш. лѣсъ, а въ этомъ году не позволяютъ.

Лѣсные матеріалы подвозятъ къ станціи только зимой.

Вслѣдствіи жалобы крестьянъ деревни Милославки Подкоммиссія осматривала указанное ими мѣсто и убѣдилась, что труба, подъ полотномъ дороги, мала, такъ, что лугъ во время дождей

заливаетъ. По словамъ крестьянъ рѣчька перемѣнила свое русло, послѣ постройки желѣзной дороги.

Рязанцево (11 іюля).

По осмотру станціи оказалось:

Помѣщенія для телеграфиста, стрѣлочника и двухъ дровокладовъ—очень тѣсное и грязное.

Подъѣздъ къ товарной платформѣ грязенъ.

Паровозный сарай предположено передѣлать въ пакгаузъ, тогда помѣщеніе для товаровъ будетъ вполнѣ удовлетворительное.

Прикащикъ Юрьевскаго купца Абрамова заявилъ что:

Слѣдуетъ покрыть товарную платформу и переслать на ней полъ. Пакгаузъ хотя и достаточенъ, но старъ и во время дождя протекаетъ.

Дорога изъ Юрьева къ станціи очень плоха, такъ что товары по ней возить почти невозможно, подъѣздъ къ платформѣ въ резервѣ, тоже очень плохъ; осенью и лѣтомъ по немъ почти нельзя ѣздить, лошади съ возами падаютъ. Онъ отправляетъ до 5 вагоновъ каждый день.

Крестьяне деревни Борисовой подали докладную записку, присемъ прилагаемую. (по вход. жур. №184). По жалобѣ крестьянъ управляющій дорогой приказалъ открыть просимый ими переѣздъ.

Помощникъ начальника станціи заявилъ, что ихъ на станціи только двое: начальникъ станціи и онъ; между тѣмъ въ прошломъ году было до 2000 отправокъ и въ этомъ году уже до 1000 отправокъ, по этому они очень обременены работой.

Итларь (11 іюля).

При станціи есть аптека и тутъ же живетъ фельдшеръ.

Особаго вѣсовщика для вагонныхъ вѣсовъ на станціи нѣтъ, такъ что вагоны взвѣшиваетъ самъ начальникъ станціи.

Находящійся на товарной платформѣ подрядчикъ заявилъ: что пакгаузъ очень малъ, отчего приходится складывать товары на платформѣ, и ихъ мочитъ дождемъ. (Это подтвердилось при осмотрѣ). Товарная платформа также мала и почти совсѣмъ сгнила. Брезентовъ всего 2 или 3, такъ что товаръ не чѣмъ закрывать.

Находящіеся тутъ же лѣсопромышленники заявили что: проѣздъ къ участкамъ, на которыхъ находятся лѣсные склады, неудобенъ; нужно устроить по крайнѣй мѣрѣ еще 2 или 3 проѣзда.

Третій путь, на которомъ производится нагрузка лѣса очень

коротокъ, отчего нагрузку производить неудобно. Вагоновъ даютъ достаточно.

Вслѣдствіи этого заявленія управляющій дорогой приказалъ сдѣлать еще 3 проѣзда къ лѣснымъ складамъ.

Петровскъ (12 іюля).

По осмотру станціи оказалось:

Помѣщенія для служащихъ довольно удовлетворительныя, только въ жиломъ домѣ два дровоклада (холостой и женатый) живутъ въ одной проходной комнатѣ, и притомъ довольно тѣсной.

Въ пассажирскомъ домѣ отдѣльная товарная контора.

Крытая товарная платформа и на ней довольно помѣстительный пакгаузъ.

Казарма, въ которой помѣщаются дорожный мастеръ, сторожъ и 4—5 ремонтныхъ рабочихъ, просторная.

Баня устроенная дорожнымъ мастеромъ, довольно удовлетворительная, стѣны въ ней выскаблены.

Явившіеся городской голова и товароотправители г. Петровска, въ засѣданіи Подкоммиссіи объяснили:

Станція неудобно расположена потому, что всѣ товары идутъ на станцію изъ Петровска, а пакгаузъ и товарная платформа расположены по другую сторону путей; такъ что изъ города нужно дѣлать объѣздъ версты въ двѣ. Желаютъ, чтобы былъ устроенъ переѣздъ близъ пакгауза или же чтобы пакгаузъ былъ перенесенъ на ту сторону путей, на которой г. Петровскъ. Они просили объ устройствѣ переѣзда Правленіе Общест. Моск. Яросл. жел. дор., но оно предложило имъ выстроить этотъ переѣздъ на свой счетъ.

Существующій переѣздъ у казармы неудобенъ тѣмъ, что онъ очень тѣсенъ, идетъ въ выемкѣ и зимой его заноситъ; ширина его 6 арш., слѣдуетъ расширить до 9 арш., на что есть и мѣсто. Съ устройствомъ новаго переѣзда существующій нельзя закрыть, потому что черезъ него идетъ дорога въ г. Петровскъ и имъ пользуются жители нѣсколькихъ деревень. Желаютъ, чтобы былъ пускаемъ второй пассажирскій поѣздъ на участкѣ Сергіево-Ярославль, который проходилъ бы мимо Петровска днемъ.

Товарная платформа и пакгаузъ—достаточны.

Овощи и цикорій разводятся въ окрестностяхъ города верстахъ въ 12 въ селѣ Порѣчье.

Пряжа дѣлается на фабрикѣ купца Богомолова, въ селѣ Троицкомъ, гдѣ у него 15 тыс. веретенъ.

Зеленый горошекъ разводится окрестными крестьянами.

Картофельная мука производится на паточномъ заводѣ купца Устинова, близъ города.

По осмотру мѣста, на которомъ жители г. Петровска желаютъ, чтобы устроенъ былъ переѣздъ, оказалось, что переѣздъ за предѣлами краснаго диска будетъ затруднительно устроить, потому что нужно для этого сдѣлать большія земляныя работы и путь черезъ него изъ Петровска сократится не болѣе какъ на $^1/_2$ версты.

Управляющій дорогою объяснилъ, что устроить переѣздъ въ предѣлахъ станціонныхъ путей (краснаго диска) возможно, но для этого необходимо разрѣшеніе минист. пут. сообщ.; но такъ какъ существующій у казармы переѣздъ устроенъ по соглашенію съ жителями г. Петровска, то поэтому онъ считаетъ справедливымъ, чтобы новый переѣздъ они устроили на свой счетъ. Перенести пакгаузъ на другую сторону тоже возможно, но тогда нужно будетъ измѣнить расположеніе станціонныхъ путей, такъ какъ иначе придется дѣлать нагрузку на главномъ пути.

Находящіеся тутъ же лѣсоторговцы заявили, что они находятъ для себя неудобнымъ перенесеніе пакгауза на другую сторону путей, такъ какъ склады ихъ находятся рядомъ съ пакгаузомъ и при перенесеніи его, нагрузка лѣса будетъ для нихъ затруднительна.

Между Петровскомъ и Ростовомъ подано прошеніе крестьянами сельца Михайловскаго, при семъ прилагаемое (по вход. жур. № 185), которые добавили къ нему, что теперь имъ приходится ѣздить на свою землю, лежащую по другую сторону желѣз. дор., черезъ чужія владѣнія, или же выѣзжать на шоссе, что составляетъ 3 версты крюку.

Ростовъ (12 іюля).

По осмотру станціи оказалось:

Домъ для служащихъ, квартиры въ немъ просторныя и довольно хорошія.

Казарма гдѣ живутъ дорожный мастеръ и ремотные рабочіе—удовлетворительная.

Въ пассажирскомъ зданіи просторныя товарная контора и контора начальника станціи; особая комната для помѣщенія арестантовъ и комната для конторщика и вѣсовщика, которые присылаются на время Ростовской ярмарки съ другихъ станцій.

Въ пассажирскомъ домѣ выставлено объявленіе о продающихся на станціи тарифахъ желѣзныхъ дорогъ съ обозначеніемъ ихъ цѣны.

Товарная платформа и пакгаузъ достаточно просторны.

Помѣщенія для стрѣлочниковъ на станціи нѣтъ, они живутъ на частныхъ квартирахъ въ городѣ; но для нихъ строится новая казарма.

На станціи г. предсѣдателю была доставлена докладная записка Ростовской уѣздной земской управы — присемъ прилагаемая (по вход. жур. № 187).

Въ тотъ же день Подкоммиссія имѣла засѣданіе въ городской думѣ, на которомъ присутствовали мѣстные товаро отправители и получатели.

На предложенные имъ гг. членами Подкоммиссіи вопросы они объяснили:

Просятъ чтобы на участкѣ Сергіево-Ярославль былъ пускаемъ второй пассажирскій поѣздъ. Мѣстное общество обращалось съ просьбой объ этомъ въ министерство путей сообщенія, но имъ отвѣтили оттуда, что пассажирское движеніе не настолько еще усилилось, чтобы нужно было назначить второй поѣздъ. При расчетѣ количества пассажировъ нужно, по ихъ мнѣнію, принять въ разсчетъ движеніе между промежуточными станціями, которое довольно значительно.

Къ счету за полежалое нужно прибавить еще 24 часа, такъ какъ въ городѣ мало лошадей для вывоза товара со станціи, а увеличить количество лошадей трудно, такъ какъ отправка и полученіе товаровъ не равномѣрныя. При счетѣ за полежалое праздники и день прихода поѣзда не считаются.

Слѣдуетъ устроить теплые товарные вагоны для фруктовъ, овощей, яицъ, винъ и картофеля и достаточно будетъ отправлять 1—2 такихъ вагона въ недѣлю. Нѣкоторые товары, овощи и каплуновъ слѣдуетъ отправлять не въ очередь; теперь ихъ держатъ на станціи по 2 и 3 дня, отчего они портятся. Поэтому часть этихъ товаровъ, довольно значительная, отправляется на лошадяхъ.

Яйца то-же держатъ на станціи по суткамъ, отчего они мерзнутъ.

Страховать товары на желѣзной дорогѣ можно, но это не принято. Страховка до Москвы стоитъ 1 р. съ тысячи.

Случаи кражъ бываютъ, но рѣдко. Г. Красавинъ заявилъ, что у него пропалъ товаръ на 1,350 р., онъ получилъ съ артели, по добровольному соглашенію 1,000 р., а Управленіе дороги хотѣло ему выдать только по 5 р. за пудъ. Г. Хомяковъ заявилъ, что въ прошедшемъ году пропадало много зеленаго горошка высокихъ сортовъ и всѣмъ выдавали по 5 р. за пудъ; низкіе же сорта горошка не пропадали. Товаръ этотъ пропадалъ не цѣлыми мѣстами, а вынимали его изъ мѣшковъ Нуж-

но думать, что пропажи эти были на Николаевской дорогѣ, но могли быть и на Московской станціи Ярославской дороги, такъ какъ тамъ товаръ лежитъ неотправленнымъ по суткамъ. Вообще же отправкой товаровъ довольны и заявляютъ что она идетъ въ порядкѣ.

Пакгаузами и товарными платформами то-же довольны.

На нѣкоторые товары слѣдуетъ понизить тарифъ; какъ-то:

На зеленый горошекъ, такъ какъ это товаръ малоцѣнный.

На цикорій, пудъ котораго стоитъ 1 р. и на картофельную муку, которой пудъ стоитъ отъ 50 к. до 1 р. и для которой тарифъ 3-го класса очень высокъ; если тарифъ на нее понизятъ, то отправка и сбытъ увеличатся, потому что 2 коп состав. уже 5% съ цѣны. Вслѣдствіе высшаго тарифа картофельная мука отправляется черезъ Ярославль на Петербургъ водой; въ этомъ году ее отправлено водой до 30,000 пудовъ. Сырая и сухая картофельная мука идетъ по одному тарифу, а цѣна сухой — 1 руб. пудъ, а сырой 50 к. Сырая мука идетъ въ Москву на паточные заводы.

На травы трефоль—стоющую 80 к. пудъ, полынь стоющую—60 к. пудъ и мелиссу—стоющую 2 р. пудъ, то же нужно понизить тарифъ. Теперь провозъ ихъ стоитъ до Москвы 17 к. пудъ.

Каплуновъ не принимаютъ на товарные поѣзда до 15 октября; товаръ этотъ идетъ въ Петербургъ съ товарными поѣздами. Начиная съ 20 іюля ихъ уже можно бы было отправлять. Отправляютъ каплуновъ до 5,000 пудовъ.

Цикорій пережигается на заводахъ Пыжова и Шишкова.

Крахмалъ идетъ съ заводовъ; есть паточный въ селѣ Никоновѣ, въ 17 верстахъ и въ самомъ городѣ есть заводы Кобелева, Куликова и Кромилова.

Медъ—идетъ съ ярмарки. Пшеничная мука—идетъ съ 3-хъ механическихъ мельницъ въ селѣ Вахромѣевѣ въ 16 верстахъ.

Деготь приходитъ изъ Вологды во время ярмарки.

Пшеничная мука—Елецкая, получается для пряниковъ.

Табакъ—приходитъ на ярмарку.

Огородничество развивается благодаря желѣзной дороги. Ростовскіе огородники расходятся по всей Россіи.

Во время засѣданія г. предсѣдателю подано заявленіе „Петра Свѣшникова Сыновей“ при семъ прилагаемое (по вход. жур. № 186).

Семибратово (17 іюля).

Служащіе на станціи размѣщены довольно удовлетворительно, только женатый стрѣлочникъ, и холостые стрѣлочники и сто-

рожъ помѣщены въ одной проходной комнатѣ. Третій стрѣлочникъ не имѣетъ помѣщенія и живетъ на частной квартирѣ.

При станціи живетъ фельдшеръ и есть отдѣльная комната для аптеки и пріема больныхъ. Носилки открытыя.

Отъ станціи до шоссе устроена мостовая.

Ярославль (13 и 14 іюля).

13 и 14 іюля Подкоммиссія осматривала станцію и пристань на берегу рѣки Волги. По осмотру оказалось:

1) Пристань.

Къ пристани ведутъ два пути—одинъ выше, а другой ниже; нижній путь заливается весеннимъ разливомъ Волги.

На верхнемъ пути устроена на столбахъ платформа довольно старая. На нижнемъ же пути устраиваются временные платформы на штабеляхъ изъ шпалъ, такъ какъ постоянную платформу сносило бы весеннимъ разливомъ.

Земля по берегу Волги, на протяженіи вѣтви, принадлежитъ Обществу Московско-Ярославской желѣзной дороги и отдается Обществомъ подъ разгрузку и склады лѣса и дровъ.

На берегу Волги устроенъ деревянный пакгаузъ Обществомъ „Дружина“ а дальше идутъ лѣсные склады. Сюда идетъ отъ вѣтви рельсовый путь по берегу, на протяженіи 2-хъ верстъ.

Съ Волги каждый день отправляется 50—60 вагоновъ съ частными грузами и 8—10 вагоновъ съ грузами Обществ. Яросл. дороги. Почти такое же количество вагоновъ съ грузомъ отправляется и со станціи на Волгу. Главнымъ образомъ на вѣтви идетъ дѣло въ концѣ Августа и въ Сентябрѣ.

Между Обществ. Яр. жел. дор. и крестьянами Ямской слободы идетъ спорное дѣло о правѣ собственности на часть земли лежащую около бичевника; дѣло это доходило до кас. депар. сената и еще не кончено.

2) Станція.

Въ подвальномъ этажѣ пассажирскаго зданія помѣщается кухня довольно темная и грязная.

Пріемный покой съ одной койкой. Больныхъ отправляютъ въ Сергіевскую больницу, при недостаткѣ же тамъ мѣста, въ городскую больницу, куда больныхъ принимаютъ безпрепятственно и лѣчатъ за плату вносимую Общ. Яр. жел. дор.

3-хъ этажный жилой домъ въ которомъ служащіе размѣщены довольно просторно.

Отдѣльный домъ для начальника дистанціи съ особымъ дворомъ и хозяйственными принадлежностями.

Жилой домъ въ которомъ помѣщены составитель поѣздовъ и стрѣлочники довольно тѣсно, въ низкихъ и грязныхъ комнатахъ.

Четыре стрѣлочника не имѣютъ помѣщенія на станціи и живутъ въ городѣ на частныхъ квартирахъ.

Казарма въ которой помѣщается дорожный мастеръ и ремонт. рабочіе довольно хорошая.

Будка въ которой живутъ два дровоклада съ семействами, жалуются на тѣсноту и на то что при будкѣ нѣтъ отхожаго мѣста, а наружу ходить запрещаютъ.

Домъ для товарной конторы, три просторныя комнаты. Въ этомъ же домѣ квартира кассировъ и вѣсовщиковъ, довольно просторныя. Вагонный сарай въ которомъ сложены разныя вещи для воинскихъ поѣздовъ, оказавшіяся на практикѣ негодными и за которыя деньги воен. минист. еще не заплочены.

Мастерскія, въ которыхъ производится только малый ремонтъ, и при нихъ паровозный сарай.

Машинисты помѣщенія не имѣютъ и живутъ въ городѣ.

Крытая нагрузная платформа и на ней пакгаузъ просторные; на ней же двое вѣсовъ. Къ платформѣ идутъ два рельсовыхъ пути.

Крытая выгрузная платформа и на ней пакгаузъ тоже просторные. На этой платформѣ вѣсовъ нѣтъ. Къ платформѣ идутъ два особые рельсовые пути. Подъѣздъ отъ платформы до шоссе вымощенъ.

13 іюля Подкоммиссія имѣла засѣданіе въ городской думѣ на которомъ присутствовали мѣстные торговцы, представившіе прилагаемое при семъ „заявленіе“ (по вход. жур. № 189). Къ заявленію этому они добавили:

Недостатокъ въ брезентахъ относится только до Ярославско-Вологодской дороги, гдѣ особенно мало брезентовъ на станціи Волга. На вѣтвѣ къ р. Волгѣ также мало брезентовъ. На вѣтвѣ ощущается еще недостатокъ въ вагонахъ, такъ что тамъ скопляется много грузовъ, которые некуда складывать. При требованіи 40 вагоновъ даютъ 3 и 4, такъ что отправители принуждены бываютъ требовать большее количество вагоновъ противъ того сколько нужно бываетъ въ дѣйствительности. Между тѣмъ баржи берутъ товары, которые идутъ до Оренбурга, на срокъ 28 сутокъ, и за невыгрузку товара берутъ съ получателей по 200 р. въ сутки штрафа. На другіе же сроки товары не берутъ къ доставкѣ и тогда они направляются изъ Сызрани по желѣзной дорогѣ. Слѣдовало бы въ горячее время нанимать вагоны у другихъ дорогъ. При отправкѣ товаровъ слѣдуетъ очередь уста-

новить по разрядамъ, причемъ товарамъ идущимъ по 1-му разряду давать предпочтеніе передъ другими; а теперь булыжный камень отправляютъ раньше мануфактурнаго товара. Самое же желательное чтобы грузы совсѣмъ не задерживались.

Противъ этого мнѣнія высказались нѣкоторые отправители, которые няходятъ, что нѣтъ никакого основанія давать преимущество въ очередяхъ однимъ товаромъ передъ другими, исключая скоро портящихся.

Въ настоящее время очереди не соблюдаются строго, такъ бывали случаи что товаръ привезенный раньше, отправлялся позже того, который послѣ привезенъ на станцію. Вообще для очередей нѣтъ опредѣленныхъ правилъ.

Тарифъ на товары не соразмѣренъ, такъ напр. провозъ мѣдянки до Москвы стоитъ 18 р. пудъ. Табакъ стоющій 1 р. и 1 р. 50 к., идетъ по 2 разряду, получается-же его въ Ярославлѣ до 200,000 пудовъ. Вслѣдствіи несоразмѣрности тарифа нѣкоторые товары напр. бѣлилы идутъ въ Москву на лошадяхъ.

Г. Сорокинъ представилъ по этому вопросу записку (писанную карандашемъ) которая прилагается.

Для нѣкоторыхъ товаровъ нѣтъ особыхъ вагоновъ и перевозятся они въ общихъ вагонахъ; напр. чай перевозится въ тѣхъ-же вагонахъ въ которыхъ возятъ деготь и керосинъ. На Рыбинской дорогѣ есть правило по которому нельзя всѣ товары нагружать въ одни и тѣ-же вагоны.

Обязательное страхованіе товаровъ двухъ первыхъ классовъ совсѣмъ не желательно, тогда по желѣзной дорогѣ пошло-бы еще меньше товаровъ. Изъ Нижняго товары возятъ на Москву черезъ Ярославль что-бы избѣжать обязательнаго страхованія. Задержки на дорогѣ все увеличиваются, потому что съ каждымъ годомъ увеличивается и количество грузовъ. Отъ недостаточности вагоновъ товары на Ростовскую ярмарку отправляютъ на лошадяхъ.

Если товаръ сданъ поздно, то квитанцію выдаютъ только на другой день, а товаръ случается отправляютъ въ тотъ-же день. Поэтому квитанціи по почтѣ приходятъ позже товара.

Кромѣ того товаръ часто остается въ вагонахъ не выгруженнымъ а на него тоже идетъ счетъ за полежалое. Случается что въ Москвѣ отправитель не получилъ еще квитанціи, а товаръ уже пришелъ въ Ярославль.

Слѣдуетъ въ виду этого увеличить срокъ полежалаго еще на сутки.

Служащіе приходятъ въ конторы позднѣе опредѣленнаго времени.

На станціи Ярославль одну платформу отдали г. Каменскому,

который и заваливаетъ ее на столько своими грузами, что другимъ приходится складывать отправляемый товаръ на выгрузную платформу, и потомъ переносить его въ вагоны черезъ нѣсколько путей.

Въ виду недостаточности на станціи въ крытыхъ помѣщеніяхъ слѣдуетъ отправителямъ предоставить право самимъ строить для себя помѣщенія на свой счетъ.

Товары позволяютъ грузить своими рабочими, но за нагрузку все-таки взыскиваютъ. Это постоянно дѣлается на Семибратовской станціи при отправкѣ льна.

Слѣдуетъ допустить для отправителей нагружать всѣ товары своими средствами въ виду удешевленія малоцѣнныхъ товаровъ. При нагрузкѣ и разгрузкѣ всякаго товара употребляются крючья отчего товары рвутся.

Въ случаѣ сомнѣнія получателя, въ цѣлости его груза, перевѣшиваютъ всю партію и платятъ только тогда, когда въ ней недостанетъ вѣса.

Желательно чтобы перевѣшивались только мѣста возбудившія сомнѣнія и уплачивалось за недостачу въ нихъ по вѣсу.

Слѣдуетъ устроить вѣсы и на выгрузной платформѣ, такъ какъ теперь, въ случаѣ сомнѣнія, приходится перевозить товаръ для перевѣски на другую платформу, что очень затруднительно.

Если при взвѣшиваніи окажется перевѣсъ, то берутъ дополнительную плату, а недостающее, при недовѣсѣ, не возвращаютъ.

При пріемкѣ товаровъ перевѣшиваютъ не всю партію, а только отдѣльныя мѣста на выдержку.

Порча и пропажа таваровъ бываютъ рѣдко, теперь въ дождливое время больше случаются подмочки.

Слѣдуетъ, чтобы за порчу товаровъ платили по стоимости ихъ.

Кражи иногда остаются безъ послѣдствій отъ невѣрнаго взвѣшиванія товаровъ при пріемкѣ. Такъ, напр., недавно была получена жесть въ ящикахъ, въ которыхъ обыкновенно бываетъ по 112 листовъ; при пріемкѣ въ 2-хъ ящикахъ оказалось по 56 листовъ, но вѣсъ партіи вышелъ вѣрный съ проставленнымъ въ квитанціи.

Слѣдуетъ, чтобы на станціи выставлялись объявленія о прибывшихъ грузахъ и на нихъ выставлялся № квитанціи и имя получателя.

Если товаръ прибудетъ на ст. поздно, то его оставляютъ на складѣ безъ выдачи росписки. Былъ случай пропажи одной кипы такого товара, и хозяинъ не получилъ никакого вознагражденія. Впрочемъ такіе случаи бываютъ очень рѣдко. Но самое пра-

вило очень вредное. Товары въ своихъ вагонахъ на Петербургѣ не принимаютъ, а перегружаютъ ихъ въ Москвѣ.

На Московскую станцію Брестской дороги грузы не принимаютъ, а на слѣдующую изъ Москвы станцію этой же дороги принимаютъ.

Необходимо устроить механическія приспособленія для нагрузки, такъ какъ иногда приходится грузить товары, въ которыхъ одно мѣсто вѣситъ 300 и 400 пудовъ.

Въ лѣтніе мѣсяцы на Ярославской дорогѣ существуетъ 5 разрядовъ тарифа, но въ зимніе только 4 разряда; и лѣтомъ вообще она понижаетъ свои тарифы.

Николаевская дорога понижаетъ тарифъ только для товаровъ поступающихъ съ Нижегородской дороги, для другихъ же дорогъ тарифовъ не понижаетъ. Товарныхъ поѣздовъ между Москвой и Ярославлемъ почти всегда ходитъ три.

Главное движеніе грузовъ съ мая по сентябрь.

Разсчеты за товары идущіе съ Волжской вѣтви производятся на станціи, между тѣмъ разстояніе между ними 4 версты, и сообщеніе очень затруднительное. Желательно, чтобы разсчеты за товары, идущіе съ вѣтви, производились бы на самой вѣтвѣ, а не на станціи.

Въ пассажирскихъ поѣздахъ часто не достаетъ мѣста; отчего богомольцы изъ Троицы и изъ Ростова возвращаются пѣшкомъ.

Пассажировъ 3-го класса сажаютъ въ вагоны очень тѣсно, такъ что не бываетъ мѣста для вещей.

Для рабочихъ, которыхъ идетъ изъ Вологды до 20 т. челов. изъ Костромы до 30 т. челов. и изъ Ярославля до 50 т. челов., слѣдуетъ устроить въ пассажирскихъ поѣздахъ 4-й классъ.

Крупу и крупитчатую муку зимой отправляютъ большею частію на Петербургъ черезъ Рыбинскъ, туда возятъ ихъ на лошадяхъ. До Рыбинска возка на лошадяхъ стоитъ 10 коп. съ пуда и отъ Рыбинска до Петербурга по желѣзной дорогѣ 14 коп., а черезъ Москву стоитъ, до Москвы $10^1/_2$ коп. и отъ Москвы до Петербурга 21 коп. Если бы желѣзная дорога брала за провозъ даже 27 коп., то во избѣжанія задержекъ и перегрузокъ, отправляли бы этотъ грузъ черезъ Москву, а теперь невыгодно.

Лѣтомъ хлѣбъ идетъ водой до Рыбинска, а оттуда по желѣзной дороги до Петербурга.

Съ Уткинской станціи Вологодской дороги купоросное масло не принимаютъ по-вагонно.

Лѣсопромышленники представили копію съ прошенія поданнаго ими въ Правленіе Общества Московско-Ярославской желѣзной дороги и къ этому добавили: при пріемкѣ лѣсныхъ матеріаловъ перевѣшивается каждая платформа, но 12 аршинныя плат-

формы на вагонныхъ вѣсахъ не помѣщаются, такъ что ихъ ставятъ на вѣсы сначала передними колесами, а потомъ задними и такимъ образомъ перевѣшиваютъ два раза. Отъ этаго получается не вѣрный вѣсъ.

15 аршинн. лѣсъ не позволяютъ грузить на 12 арш. платформы и для перевозки его не сдѣлано никакихъ приспособленій.

На двѣ платформы грузятъ только 600 пуд. а слѣдуетъ грузить 1200 п.; за провозъ же берутъ съ 1200 пудовъ.

Тарифъ на лѣсные матеріалы до Москвы 32 руб. 24 коп., отъ этого изъ Ярославля идетъ только тесъ, а круглый лѣсъ совсѣмъ нейдетъ. Слѣдуетъ понизить тарифъ на 5 руб. съ вагона.

Тогда количество грузовъ увеличилось бы.

За лѣсной матеріалъ, перевозимый съ завода принадлежащаго г. Мамонтову, берутъ дешевле, чѣмъ съ остальныхъ отправителей.

ПУТЕВОЙ ЖУРНАЛЪ

ПРИ ИЗСЛѢДОВАНІИ

ВОЛОГОДСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Подкоммиссія приступила къ осмотру Вологодской желѣзной дороги 14-го іюля.

Волга (14-го іюля).

По осмотру станціи и вѣтви оказалось:

1) Станція.

Жилой домъ, въ которомъ помѣщаются сторожа и тутъ же отдѣльная прачечная.

Отдѣльный домъ, въ которомъ помѣщаются пріемный покой, съ одной койкой; аптека и квартира фельдшера; помѣщеніе чистое и просторное. По словамъ фельдшера въ Даниловѣ устроена больница на 40 человѣкъ и при ней живетъ фельдшеръ, въ Грязовцѣ также живетъ фельдшеръ. Носилки устроены безъ ножекъ и безъ матраца.

Водокачка и при ней довольно просторная комната, въ которой живетъ семейный машинистъ съ дѣтьми. Отдѣльнаго выхода наружу изъ этой комнаты нѣтъ, а дѣти бѣгаютъ мимо паровой машины, постоянно работающей.

Станціонное зданіе, въ которомъ и квартира начальника станціи. Пассажирскій залъ 1-го и 2-го классовъ не великъ. Въ дамской комнатѣ выносный ватерклозетъ.

Деревянныя мастерскія, въ которыхъ производится большой ремонтъ паровозовъ, при нихъ кузница, вагонный сарай и отдѣленіе магазина. Послѣднее съ земляным полом и отапливается мятымъ паромъ, въ немъ сыро и холодно.

Открытая товарная платформа и на ней помѣстительный пакгаузъ вагоновъ на 100.

Крытая товарная платформа тоже довольно помѣстительная—вагоновъ на 50.

Къ платформамъ этимъ идетъ для нагрузки и выгрузки товаровъ отдѣльный рельсовый путь.

Жилой домъ—служащіе размѣщены вообще довольно просторно, за исключеніемъ телеграфистовъ, которые — женатый и холостой — живутъ въ одной комнатѣ.

Жилой домъ — служащіе въ немъ размѣщены тѣсно; кухни общія; есть кухни, которыя приходятся одна на 3 семейства; отхожее мѣсто помѣщается отдѣльно саженяхъ въ 10 отъ дома.

2) Вѣтвь.

Въ вѣтви на р. Волгѣ идутъ два рельсовые пути; во время весеннихъ разливовъ нижній путь заливаетъ водой.

На нижнемъ пути устраивается временная платформа на штабеляхъ изъ шпалъ, для выгрузки приходящаго хлѣба; величина этой платформы зависитъ отъ количества приходящаго хлѣба.

При осмотрѣ управляющій дорогой заявилъ, что весной платформа, вслѣдствіе большаго количества приходящихъ грузовъ, дѣлится между отправителями на участки; причемъ они не имѣютъ уже права занимать мѣста болѣе отведеннаго для нихъ.

Такъ какъ весной нельзя давать болѣе 2—3 вагоновъ на 1000 заявленныхъ кулей хлѣба, то предоставляется самимъ отправителямъ распредѣлять между собою вагоны по ихъ усмотрѣнію. Количество приходящаго на баркахъ хлѣба опредѣляется также самими отправителями по большинству голосовъ. Такимъ образомъ если къ пристани подойдетъ 6000 кулей, а имѣется только 12 вагоновъ въ день, то они и распредѣляютъ между собою эти вагоны пропорціонально 6000; если же подойдетъ еще 2000 кулей, то распредѣленіе 12 вагоновъ дѣлается уже пропорціонально 8000 кулей. Въ каждомъ кулѣ 9 пуд. На платформу нагружается 400 пудовъ.

Даниловъ (14-го іюля).

По осмотру станціи оказалось:

Пассажирское зданіе—кабинетъ начальника станціи и товарная контора помѣщаются въ одной комнатѣ; на верху помѣщается аптека, фельдшеръ и помощникъ начальника станціи.

Жилой домъ—служащіе размѣщены довольно просторно; у телеграфиста, сторожа и вѣсовщика—общая кухня.

Казарма, въ которой живутъ дорожный мастеръ и ремонтные рабочіе, помѣщеніе просторное.

Паровозный сарай, который предположено перевести на станцію Пречистое.

Помѣщенія для служащихъ вообще достаточно, съ переводомъ же паровознаго сарая и служащихъ при немъ, сдѣлается еще просторнѣе.

Крытая товарная платформа и на ней пакгаузъ и вѣсы. Подъѣздъ къ нимъ не вымощенъ и очень грязенъ.

Находившійся на платформѣ отправитель заявилъ, что подъѣздъ къ платформѣ бываетъ до того грязенъ, что нельзя иногда къ нему подъѣхать. Пакгаузъ и платформу находятъ достаточными.

Почти рядомъ съ платформой, на городской землѣ выстроенъ пакгаузъ купцомъ Петровымъ, въ которомъ онъ складываетъ свои товары, если ихъ нельзя бываетъ отправить по желѣзной дорогѣ.

Пріѣхавшій на станцію городской голова объяснилъ:

Что городское управленіе просило Общество Вологодской желѣзной дороги вымостить для города, на свой счетъ, разстояніе между станціей и городомъ, такъ какъ подъѣздъ къ станціи бываетъ очень грязенъ. Земля, которую просили вымостить, принадлежитъ городу, Общество отказало имъ въ этой просьбѣ.

Что касается до порядковъ на желѣзной дорогѣ, то городскіе жители всѣми ими довольны и не встрѣчаютъ никакихъ притѣсненій.

Г. предсѣдателю подано заявленіе мѣщаниномъ Артамоновымъ, присемъ прилагаемое (по вход. жур. № 190).

Пречистое (14-го іюля).

По осмотру станціи оказалось:

Пассажирское зданіе—особой комнаты для пассажировъ 1-го и 2-го класса нѣтъ, есть только особая дамская комната. На верху живутъ начальникъ станціи, жандармъ и два стрѣлочника; внизу—телеграфистъ. Особаго ватерклозета для мужчинъ совсѣмъ нѣтъ, а дамскій ватерклозетъ, выносный, найденъ грязнымъ.

Для остальныхъ служащихъ на станціи нанятъ домъ, находящійся близъ станціи, принадлежащій частному лицу.

Казарма, въ которой живутъ дорожный мастеръ и 5 челов. ремонтныхъ рабочихъ—помѣщеніе просторное.

Крытая товарная платформа и на ней пакгаузъ—довольно просторные. Въ пакгаузѣ вѣсы.

Подъѣздъ къ платформѣ не вымощенъ и такъ грязенъ, что товары подвозятся съ большимъ трудомъ.

Строится новый паровозный сарай и къ нему пролагаются рельсовые пути.

Предполагается построить жилой домъ для служащихъ тракціи.

Скалино (16-го іюля).

На возвратномъ пути изъ Вологды, Подкоммиссія осматривала станцію Скалино; по осмотру оказалось:

Пассажирское зданіе — залъ общій для всѣхъ пассажировъ, особой комнаты для 1-го и 2-го класса нѣтъ; есть только дамская комната. На верху квартира начальника станціи, а внизу комнаты телеграфиста и жандарма. Два стрѣлочника и сторожъ помѣщены неудобно въ узкой проходной комнатѣ.

Казарма, въ которой помѣщаются дорожный мастеръ, ремонтные рабочіе и сторожъ. Помѣщеніе просторное.

Водокачка и тутъ же комната, въ которой живетъ машинистъ съ женой и дѣтьми. Особаго хода наружу нѣтъ и дѣти ходятъ около паровой машины.

Открытая товарная платформа и на ней пакгаузъ.

Грязовецъ (15-го іюля).

По осмотру станціи оказалось:

Пассажирское зданіе, въ которомъ живутъ нѣкоторые служащіе и есть отдѣльныя залы для пассажировъ 1-го, 2-го и 3-го класса, и буфетъ.

Жилой домъ, въ которомъ помѣщаются начальникъ станціи и остальные служащіе.

Помѣщенія вообще довольно просторныя.

Товарная платформа открытая и на ней пакгаузъ довольно помѣстительный. Въ пакгаузѣ вѣсы.

На станцію явились представители мѣстныхъ товароотправителей, которые представили: 1) Заявленіе отъ гражданъ города Грязовца; 2) заявленіе купца Ланскаго, и 3) записку купца Гудкова. Документы эти при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 191, 192 и 193).

Въ добавленіе къ представленнымъ заявленіямъ, на предложенные имъ вопросы, они объяснили:

Отправка товаровъ задерживается большею частію на Волгѣ весною и осенью; недостатка же вагоновъ при отправкахъ къ Ярославлю не встрѣчается.

Отъ задержекъ по направленію къ Вологдѣ — хлѣбъ, ленъ и кудель отправляютъ въ Вологду на лошадяхъ.

Товарная платформа совершенно достаточна.

Отправокъ съ наложенными платежами въ городѣ нѣтъ.

Товары получаются большею частію по квитанціямъ на предъявителя, такъ какъ иначе, станціонное начальство требуетъ представленія свидѣтельства о личности получателя.

Мелочныя пропажи случаются довольно часто; жидкости никогда не получаются полными бочками, а въ нихъ всегда почти значительная недостача. Въ бочкахъ провертываютъ буравомъ дырочки и потомъ забиваютъ эти дырочки такъ, что не замѣтишь.

Актовъ о пропажѣ и порчѣ товаровъ никогда не составляли и съ артели вознагражденія не получали. Въ судъ тоже никогда не обращались, такъ какъ это очень хлопотливо и трудно доказать убытки.

Многіе думаютъ, что если пожалуются, то для нихъ будетъ еще хуже, чѣмъ теперь.

Отъ частыхъ пропажъ товара, для нихъ выгоднѣе отправлять товары изъ Вологды на лошадяхъ. До сихъ поръ отправокъ на лошадяхъ еще нѣтъ, но многіе уже объ этомъ подумываютъ.

Желательно, чтобы эти пропажи были устранены на будущее время и чтобы отправителямъ предоставлено было право вскрывать тюки и бочки и осматривать товары на самой станціи до полученія ихъ.

Пассажирскій поѣздъ въ Вологду приходитъ къ ночи, по этому торговцы отправляющіеся туда по своимъ дѣламъ должны прожить въ Вологдѣ день и двѣ ночи — что̀ неудобно и убыточно. Поэтому желательно, чтобы для пассажирскаго поѣзда было сдѣлано другое росписаніе.

Вологда (15-го іюля).

Подкоммиссія осматривала пристань на берегу рѣки Вологды и станцію. По осмотру оказалось:

1) Пристань.

Къ пристани отъ станціи желѣзной дороги идетъ двойной рельсовый путь, который проходитъ вдоль берега и подходитъ къ амбарамъ Общества „Дружина“ и купца Ледкова, стоящимъ тутъ же на берегу.

У Общества Вологодской дороги на пристани нѣтъ своего амбара, а лѣтомъ товары складываются въ амбаръ Общества „Дружина“, который въ это время бываетъ всегда свободенъ.

Товарная платформа небольшая, устроена около пути, на штабеляхъ изъ шпалъ.

Товарной конторы на пристани нѣтъ и разсчеты производятся на станціи.

Весной во время разлива рѣки Вологды вѣтвь не заливается.

Товары по вѣтви перевозятся только весной, такъ какъ въ Вологду изъ Тотьмы весной приходятъ барки съ дровами, которыя, весной же слѣдующаго года, во время половодья отправляются въ Архангельскъ съ хлѣбомъ.

Встрѣтившій Подкоммиссію на пристани городской голова заявилъ, что вѣтвь желѣзной дороги неудобна въ томъ отношеніи, что во всю длину ея, идущую вдоль берега, нельзя подъѣхать къ баркамъ на лошадяхъ, между тѣмъ на барки грузятся товары не только привозимые по желѣзной дорогѣ, но и подвозимые изъ города на лошадяхъ. Еслибы были расчищены мели на р. Вологдѣ, то суда могли бы подходить къ самому городу и тогда эта пристань не имѣла бы значенія для городскихъ грузовъ. Они просили объ этомъ Г. Министра Путей Сообщенія, который и обѣщалъ прислать земле-черпательную машину.

Управляющій дорогой обѣщалъ устроить подъѣздъ къ берегу около амбаровъ и перенести путь ближе къ рѣкѣ.

2) Станція.

Пассажирское зданіе, въ которомъ помѣщаются: товарная контора, кабинетъ начальника станціи, канцелярія начальника дистанціи и почтовое отдѣленіе. Тутъ же квартиры нѣкоторыхъ служащихъ. Въ этомъ же зданіи живетъ фельдшеръ, переведенный на дняхъ изъ Грязовца, и находится небольшая аптека; пріемный покой еще не совсѣмъ устроенъ и въ немъ будетъ поставлена кровать.

Жилой домъ, въ которомъ помѣщаются служащіе при тракціи довольно хорошо, тутъ же живутъ два семейные жандарма въ двухъ комнатахъ, изъ которыхъ одна проходная.

Жилой домъ для служащихъ по движенію, которые помѣщены тоже довольно просторно, за исключеніемъ вѣсовщика, живущаго въ очень маленькой комнатѣ съ женой и взрослой сестрой; онъ заявилъ, что его комната очень тѣсна.

Товарная крытая платформа и на ней пакгаузъ. На платформѣ вѣсы.

Выстроена вновь погрузная платформа съ пакгаузомъ; къ ней проводится рельсовый путь и будутъ устроены подъѣздъ и дворъ, которые предположено вымостить.

Въ настоящее время мостовая подъѣзда очень плоха.

Вдоль всего пассажирскаго зданія мостовая устроена на счетъ Общества Вологодской дороги, хотя это мѣсто составляетъ городскую улицу.

Во время осмотра станціи крестьяне деревни Яминово заявили Подкоммиссіи, что полотно желѣзной дороги мѣшаетъ протоку воды, которая скопляется въ лощинѣ и затопляетъ ихъ амбары; хотя и устроена водоотводная канава, но она засорилась. Просятъ устроить подъ полотномъ трубу.

Управляющій дорогой заявилъ, что онъ прикажетъ прочистить канаву и тогда вода будетъ стекать свободно.

Въ тотъ же день Подкоммиссія имѣла засѣданіе въ городской думѣ, на которомъ присутствовали и мѣстные торговцы, которыми подано: 1) Пункты за подписью г. городскаго головы; 2) заявленіе Вологодскихъ купцовъ Ледкова и другихъ, отправляющихъ и получающихъ товары по Вологодской желѣзной дорогѣ; 3) заявленіе Вологодскаго купца Волкова; 4) заявленіе Вологодскаго подрядчика Шарикова; 5) заявленіе Вологодскаго купца Леденцова и 6) заявленіе гласныхъ Лощилова и Волоцкаго. Всѣ эти документы прилагаются. (по вход. жур. №№ 194, 195, 196, 197, 198 и 199).

Гг. присуствовавшіе къ поданнымъ ими заявленіямъ добавили:

Паровозовъ на Вологодской желѣзной дорогѣ мало, отчего происходитъ задержка въ перевозѣ товаровъ съ Волги въ весеннее время.

На пристани рельсы нужно отнести дальше отъ берега, такъ какъ теперь подвозъ товаровъ къ берегу на лошадяхъ очень затруднителенъ. Кромѣ того тамъ слѣдуетъ устроить постоянную товарную платформу, такъ какъ теперь товары выбрасываютъ изъ вагоновъ прямо въ грязь.

На станціи иногда товаръ долго залеживается на платформѣ, не покрытый брезентами.

До сихъ поръ товарныхъ платформъ было мало, но съ устройствомъ новой платформы ихъ будетъ совершенно достаточно.

Желательно, чтобы на станціи продавались тарифы всѣхъ дорогъ и чтобы въ нихъ до каждаго пункта было вычислено сколько слѣдуетъ взыскивать за провозъ, по разрядамъ товара. Теперь на станціи нѣтъ въ продажѣ тарифовъ другихъ дорогъ.

Случаи пропажи товаровъ были довольно часто, но за послѣдніе два года совсѣмъ почти прекратились.

По наложеннымъ платежамъ деньги возвращаютъ въ теченіи 6 дней.

Товары, отправляемые по желѣзной дорогѣ, страхуютъ очень рѣдко и то только очень цѣнные товары. При страховкѣ требуютъ чтобы къ кипамъ была приложена печать отправителя.

Обязательное страхованіе для товаровъ 1 и 2 класса будетъ очень обременительно для отправителей.

Городская управа обращалась въ управленіе Вологодской дороги съ просьбою перевести изъ Бурдукова безплатно камень для замощенія улицы ведущей къ вокзалу, но управленіе дороги отказало въ этомъ и проситъ за перевозку по 6 руб. съ кубика камня; это для городской управы очень обременительно.

Раскладка вагоновъ на Волгѣ только съ весны этого года предоставлена самимъ отправителямъ. Прежде же вагоны распредѣлялись по произволу служащихъ желѣзной дороги.

Начальникъ Вологодской станціи принимаетъ на себя коммиссіонныя порученія, что вредитъ другимъ отправителямъ, такъ какъ свои товары онъ отправляетъ скорѣе.

На это жаловались въ управленіе дороги, но на жалобы эти не обращаютъ никакого вниманія.

Мѣха на Вологодской дорогѣ принимаютъ не иначе какъ багажемъ, что̀ составляетъ большой разсчетъ для торговцевъ, такъ какъ багажемъ они стоятъ 1 руб. 25 коп., а при отправкѣ товаромъ стоили бы только $38^1/_2$ коп.

Желательно, чтобы движеніе пассажирскихъ поѣздовъ было ускорено. Отопленіе пассажирскихъ вагоновъ очень неудовлетворительно, такъ какъ въ вагонахъ ногамъ холодно, а головѣ въ то же время жарко.

Желательно, чтобы пассажирскіе билеты выдаваемые прямо до Москвы были дѣйствительны хотя бы въ теченіи однихъ сутокъ, такъ какъ переправа черезъ Волгу бываетъ въ бурное время совсѣмъ невозможна.

Желательно, чтобы между Петербургомъ и Вологдой было установлено прямое пассажирское сообщеніе. Теперь нужно долго дожидаться отхода поѣзда на Николаевской станціи.

Заявленіе Общества Ярославско-Вологодской дороги о томъ, что Вологодская дорога работаетъ въ убытокъ Обществу несправедливо, такъ какъ теперь по Ярославской желѣзной дорогѣ идутъ въ Вологду такіе товары, которые прежде получались на лошадяхъ. Такъ сахаръ прежде получался изъ Петербурга, а теперь идетъ изъ Кіева черезъ Москву по Ярославской дорогѣ; коровье масло прежде шло въ Петербургъ, а теперь отправляется по желѣзной дорогѣ въ Москву; деготь, котораго идетъ на ростовскую ярмарку до 30000 пудовъ, прежде шелъ на лошадяхъ, а теперь, съ уменьшеніемъ тарифа, отправляется по желѣзной дорогѣ; чай получается теперь изъ за границы черезъ Москву, а прежде его получали изъ Петербурга.

Зимой коровье масло отправляютъ на лошадяхъ до Рыбинска, а оттуда оно идетъ по желѣзной дорогѣ до Петербурга. Провозъ

до Рыбинска стоитъ 10 коп., и отъ Рыбинска до Петербурга 31 коп.; а въ Москву будетъ стоить дороже.

Изъ Вологды отправляется до 1,000000 пудовъ овса, который идетъ водой въ Петербургъ; доставка его до Петербурга стоитъ 8—10 коп.

Сплавъ судовъ въ Архангельскъ начинается со вскрытіемъ рѣкъ и, по первой навигаціи, провозъ до Архангельска стоитъ 8 коп. съ пуда, а потомъ, съ началомъ спада водъ, провозъ стоитъ уже 20 коп. съ пуда.

Если-бы Сухонь и Вологда были прочищены, то сношеніе Архангельска съ Москвой сильно-бы увеличилось. Теперь на Сухони у Опоки, въ 60 верстахъ отъ Великаго Устюга, идетъ каменный поясъ на протяженіи 50 верстъ. Вообще отъ Вологды до Великаго Устюга, т. е. на протяженіи 200 верстъ, постоянно встрѣчаются камни, частію одинцы, а частію и переборы.

ПУТЕВОЙ ЖУРНАЛЪ

ПО ИЗСЛѢДОВАНІЮ

КУРСКО-ХАРЬКОВО-АЗОВСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Курскъ (26 іюня).

26-го іюня Московская Подкоммиссія пригласила въ свое засѣданіе начальника Курской станціи Московско-Курской желѣзной дороги г. Данишевскаго, который на спросъ его Подкоммиссіей о порядкѣ пріема грузовъ на станцію, прямой ихъ передачѣ на другія дороги и пріема съ другихъ дорогъ, объяснилъ слѣдующее:

Для ввоза товара на станцію товаро-отправитель получаетъ пропускной билетъ, на которомъ обозначается число мѣстъ и родъ товара если его можно видѣть; число мѣстъ записывается со словъ отправителя или же извощика, который ввозитъ товаръ (по инструкціи требуется провѣрка числа мѣстъ агентомъ желѣзной дороги). Ввезенный такимъ образомъ грузъ складывается на платформу гдѣ онъ, если есть свободные вагоны, перевѣшивается смотрителемъ товарнаго двора или артельщикомъ; если же свободныхъ вагоновъ нѣтъ, то грузъ остается на складѣ; такъ какъ на пропускномъ билетѣ (который только и остается въ послѣднемъ случаѣ у товароотправителя) означается только число мѣстъ безъ ихъ вѣса, то въ сущности товаро-отправитель не имѣетъ никакого обезпеченія въ цѣлости товара съ момента ввоза на станцію до взѣшиванія его.

Ввезеннымъ на станцію грузамъ ведется очередная книга, которую обязаны предъявлять товароотправителю, по его требованію, во всякое время. О времени же отправленія груза товароотправитель не извѣщается, а долженъ лично справляться на станціи. Послѣднее обстоятельство ведетъ неизбѣжно къ тому, что крупные товароотправители прибѣгаютъ къ посредству ком-

миссіонеровъ и подрядчиковъ, считая для себя выгоднѣе переплачивать имъ за коммиссію, нежели имѣть на станціи особаго агента. Если свободные вагоны есть на станціи, то товаръ взвѣшивается и вѣсъ его проставляется вѣсовщикомъ на квитанціи, число же мѣстъ и родъ товара проставляется на квитанціи самимъ товароотправителемъ, предъ его взвѣшиваніемъ. Квитанція, съ проставленнымъ на ней вѣсомъ груза, выдается товароотправителю, который предъявляетъ ее въ товарной конторѣ, гдѣ и дѣлается разсчетъ платы за провозъ, который подставляется въ квитанціи и въ накладной, кромѣ того на нихъ же дѣлаются отмѣтки о наложенныхъ платежахъ, причитающихся къ полученію суммахъ и проч.

Въ товарной конторѣ на каждую отправку составляются слѣдующіе документы: накладная, дубликатъ накладной, квитанція, разсчетный листъ и корешокъ квитанціи.

Документы эти распредѣляются слѣдующимъ образомъ: накладная идетъ съ документами, дубликатъ накладной—въ контроль, квитанція назначается для получателя а разсчетный листъ выдается отправителю, въ товарной же конторѣ остается корешокъ квитанціи. (При семъ прилагается печатный бланокъ квитанціи и накладной).

Съ момента выдачи квитанціи начинается счетъ времени доставки груза; считая по 125 в. въ сутки; къ этому прибавляется 2 сутокъ на нагрузку, 2 сутокъ на выгрузку и сутки на передачу на другую дорогу (на каждую передачу отдѣльно). Такимъ образомъ грузъ изъ Москвы въ Харьковъ (502+244) 746 верстъ приходитъ черезъ 11 сутокъ (6 сутокъ въ пути, 2 сутокъ на нагрузку, 1 сутки на передачу и 2 сутокъ на разгрузку).

При вагонѣ слѣдуетъ вагонный листъ, на которомъ проставляется число мѣстъ груза, вѣсъ его, марки и пр., и дорожная вѣдомость, въ которой обозначается подробный расчетъ причитающимся сборамъ; документы эти отправляются или на станц. назначенія или на передаточную станцію. Если вагонъ такъ наз. сборный, т. е. въ немъ грузъ различныхъ отправителей, то для каждой станціи назначенія составляется особый вагонный листъ и передаточная вѣдомость.

По наложеннымъ платежамъ дорога назначенія взыскиваетъ деньги отъ получателя груза, о чемъ и увѣдомляется дорога принявшая грузъ, которая и обязана, вслѣдъ за увѣдомленіемъ, выдать наложенный платежъ отправителю груза. Очень часто случается, что дорога получившая наложенный платежъ не отдаетъ его сосѣдней дорогѣ, отчего за дорогами накопляются долги, по наложеннымъ платежамъ.

За 36 часовъ до передачи груза, станція передачи обязана

увѣдомить станцію пріема о томъ, какое число вагоновъ требуется для нее (не свыше числа вагоновъ опредѣленнаго конвенціей). По прибытіи поѣзда на станцію передачи, составляется списокъ вагонамъ подлежащимъ передачѣ, который поступаетъ къ агенту принимающей дороги, для техническаго осмотра вагоновъ; этотъ агентъ ихъ осматриваетъ въ техническомъ отношеніи и опредѣляетъ годные и негодные. Жалобы на техническаго агента приносятся начальнику депо и въ крайнихъ случаяхъ вызывается техникъ изъ Съѣзда, который окончательно опредѣляетъ годность и негодность вагоновъ.

По полученіи отъ техническаго агента списка годныхъ къ пріемкѣ вагоновъ, вагонамъ этимъ составляется передаточная вѣдомость, поступающая къ коммерческому агенту, по передачѣ грузовъ, который обязанъ провѣрить вагоны, пломбы на нихъ и приложенные къ передаточной вѣдомости документы. Этимъ передача и оканчивается.

Обмѣнъ вагоновъ заканчивается въ теченіи сутокъ со времени предъявленія ихъ къ сдачѣ.

При передачѣ мелкихъ отправокъ ихъ сдаютъ отдѣльными мѣстами, въ этомъ случаѣ каждое мѣсто перевѣшивается отдѣльно.

Вагонамъ, принятымъ и объявленнымъ къ сдачѣ, ведется особая книга „обмѣна вагоновъ.“ (Печатныя бланки при семъ прилагаются).

За каждый необмѣненный вагонъ взимается штрафъ по 3 рубля въ сутки; по этому по количеству суммы, состоящей долгомъ за дорогой, можно отчасти судить о степени ея способности къ обмѣну.

По полученіи документовъ на передаточной станціи, агентами сдающей дороги дѣлается провѣрка разсчета, сдѣланнаго дорогой принявшей грузъ. Провѣрка эта ограничивается только разсчетомъ за провозъ по своей дорогѣ. О переборахъ отправители не увѣдомляются.

До Января мѣсяца этого года, обмѣнъ съ Курско-Харьковской дорогой ограничивался 40 вагонами въ сутки, а теперь обмѣниваются 100 вагонами по конвенціи, въ дѣйствительности же объмѣнъ доходить до 150 вагоновъ въ сутки. До Апрѣля мѣсяца Курско-Харьково-Азовская дорога дѣлала много затрудненій при обмѣнѣ вагоновъ (такъ какъ при техническомъ осмотрѣ къ вагону очень легко придраться), теперь-же, со времени полученія ею значительнаго количество новыхъ вагоновъ, затрудненій при передачѣ очень мало.

Съ городской станціи, Курскъ 2, грузы не принимаются на южное направленіе потому, что эта передача вагоновъ изъ Курска уменьшила бы передаточную силу всей дороги въ пользу од-

ной Курской станціи, такъ какъ вагоны эти вошли-бы въ число передаваемыхъ вагоновъ по конвенціи.

При правильной передачѣ, путей на Курской станціи Московско-Курской дороги достаточно, такъ какъ на нихъ можетъ помѣститься до 600 вагоновъ, а при нуждѣ и до 1000 вагоновъ. При скопленіи же грузовъ ихъ недостаточно, передача становится затруднительна если на путяхъ стоитъ болѣ 600 вагоновъ. Затрудненіе это происходитъ еще частію и оттого, что станція Курскъ отправляетъ 18 пассажирскихъ поѣздовъ въ сутки (не считая тѣхъ, которые ходятъ по вѣтви въ г. Курскъ), а по министерскимъ правиламъ маневры должны быть прекращаемы за 15 минутъ до прихода пассажирскаго поѣзда.

Съ Курско-Кіевской дорогой обмѣнъ идетъ удовлетворительно.

Спрошенный Подкоммиссіей начальникъ депо Московско Курской дороги объяснилъ:

Передача вагоновъ на Курско-Харьково-Азовскую дорогу главнымъ образомъ задерживалась не отъ техническихъ причинъ, а вслѣдствіе недостачи вагоновъ и придирокъ артели (плохо закрываются люки и пр.). Теперь подвижной составъ ихъ улучшился, новые ихъ вагоны хороши, старые-же очень плохо ремонтируются.

Въ настоящее время Курско-Харьково-Азовская дорога бракуетъ Московско-Курской отъ 8 до 10%; Московско-Курская—Курско-Харьково-Азовской отъ 9 до 10%, Курско-Кіевская и Московско-Курская дорога взаимно бракуютъ до 6% вагоновъ.

При осмотрѣ Курской станціи Курско-Харьково-Азовской дороги оказалось:

Товарная станція вся огорожена, но у воротъ ведущихъ въ нее нѣтъ вовсе привратника. Подъѣздный путь къ станціи, идущій черезъ Стрѣлецкую слободу, находится въ неудовлетворительномъ состояніи; но ремонтъ его лежитъ на обязанности земства.

Крытая товарная платформа, на ней товарный пакгаузъ очень небольшой и занятый при этомъ на половину матеріалами принадлежащими дорогѣ. Начальникъ станціи заявилъ, что нѣтъ надобности въ устройствѣ большаго пакгауза, такъ какъ на станціи большею частію происходитъ передача вагоновъ, грузыже, идущіе изъ г. Курска въ небольшомъ количествѣ, грузятся въ вагоны прямо съ возовъ, но подвозъ такихъ грузовъ еще уменьшится при допущеніи пріема грузовъ въ прямомъ сообщеніи, прямо съ городской станціи въ г. Курскѣ (Курскъ 2). Въ пакгаузѣ есть товарные вѣсы.

Особой нагрузной и разгрузной платформъ нѣтъ. Половая настилка на платформахъ старая, но дыръ въ полу нѣтъ. Перегрузная и передаточная платформы достаточно длинны.

Типъ крытыхъ платформъ неудовлетворителенъ, такъ какъ свѣсъ крыши очень малъ, отчего товары, при сгрузкѣ ихъ на платформы, можетъ мочить дождемъ.

На станція имѣются вагонные вѣсы. По заявленію упр. дорогой г. Иванова, всѣ вагонные вѣсы на дорогѣ Фалько, а товарные почти всѣ Листа.

Товарная контора и квартира начальника товарной станціи—тѣсны.

Паровозное зданіе, въ немъ потолка нѣтъ, крыша толевая на деревянной подшивкѣ, вытяжныхъ трубъ нѣтъ, а есть только фонарь.

При паровозномъ зданіи есть особая пристройка, въ которой въ нижнемъ этажѣ находятся: комната для дежурныхъ помощниковъ машинистовъ на 14 коекъ, комната дежурныхъ машинистовъ на 9 коекъ, контора начальника депо и особая кухня для служащихъ; въ верхнемъ этажѣ—квартиры начальника депо, техническаго агента и конторщика.

Сгорѣвшія вагонныя мастерскія отстраиваются вновь.

На станціи производится только средній и текущій ремонтъ паровозовъ и вагоновъ.

Домъ, въ которомъ живетъ старшій составитель поѣздовъ, нижніе вѣнцы сгнили, полъ въ кухнѣ покривился и крыльцо завалилось.

Домъ для дорожнаго мастера довольно удовлетворителенъ, но въ немъ не было никакого ремонта въ теченіи 3-хъ лѣтъ.

Казарма для рабочихъ построена изъ досокъ, съ земляным полом, комната въ которой помѣщается 12 человѣкъ рабочихъ (а было 17) низка, тѣсна и грязна; оштукатурена она глиной только мѣсяца два тому назадъ. При ней комната старшаго рабочаго, съ старымъ деревяннымъ поломъ безъ наката, кухня вовсе безъ пола.

Землянка, гдѣ живетъ начальникъ склада дровъ и 10—12 человѣкъ рабочихъ, полъ земляной, помѣщеніе тѣсное, темное и грязное.

Складъ для горючихъ матеріаловъ съ незгараемымъ кирпичнымъ сводомъ, надъ нимъ магазинъ для склада разнаго рода матеріаловъ, оба находятся въ порядкѣ.

Два отдѣльные дома для начальниковъ дистанціи и станціи построены несравненно лучше остальныхъ зданій.

Запасные пути, какъ у перегрузной платформы, такъ и при паровозномъ сараѣ, находятся въ очень неудовлетворительномъ состояніи.

Для стрѣлочниковъ помѣщенія на станціи нѣтъ; живутъ они въ слободѣ и поэтому не могутъ являться на 8-ми-часовое де-

журство, вслѣдствіе чего на станціи заведено 16-ти-часовое дежурство.

По объясненію г. Иванова предполагалось построить особую казарму для стрѣлочниковъ, но такъ какъ Министерство Путей Сообщенія не утвердило суммы расхода (въ 62 тыс. на всю дорогу), то казарма эта и не выстроена. Устроить особое помѣщеніе на Курской станціи для женатыхъ стрѣлочниковъ затруднительно, такъ какъ на станціи имѣется 12 стрѣлочныхъ постовъ.

Жалованья стрѣлочники получаютъ по 10 р. 50 к. на своихъ харчахъ и безъ квартиры, а поверстные сторожа по 10 р., причемъ имѣютъ помѣщеніе въ будкѣ.

Г. Ивановъ заявилъ, что было бы удобнѣе устроить для каждой дороги особый пассажирскій путь и платформу, какъ въ Орлѣ, и кромѣ того особую передаточную станцію для трехъ дорогъ. Г. Бернацкій заявилъ, что проэктъ такой станціи былъ составленъ (въ разстояніи 2 верстъ отъ Курской станціи) въ то время, какъ онъ управлялъ Московско-Курской дорогой.

Въ засѣданіи Подкоммиссіи, состоявшемся того же числа, управляющій дорогой г. Ивановъ и начальникъ станціи объяснили:

Правила передачи и пріема грузовъ и всѣ документы одинаковы для всѣхъ дорогъ 3-й группы.

Въ настоящее время передача вагоновъ съ Московско-Курской дорогой идетъ безъ затрудненія, но прежде происходили затрудненія главнымъ образомъ отъ слѣдующихъ причинъ:

1) Станція тѣсна и расположеніе путей неудобно для передачи; производство маневровъ для пересоставленія поѣздовъ было затруднительно, отчего главнымъ образомъ и происходилъ застой вагоновъ. Устройство разъѣзднаго пути (на что̀ израсходовано до 11 тыс. руб.) устранило это неудобство.

2) Подвижнаго состава было недостаточно, такъ что между Курскомъ и Харьковомъ нельзя было пускать болѣе 4-хъ поѣздовъ въ сутки. Теперь же на дорогѣ есть 4400 вагоновъ.

3) Такъ какъ штрафъ за необмѣненный вагонъ былъ прежде 6 руб. въ сутки, т. е. очень великъ, что поэтому было стремленіе избѣгать вагонныхъ долговъ.

4) Взглядъ на техническія условія у агентовъ Курско Харьково-Азовской дороги съ агентами другихъ дорогъ былъ разный, такъ что пререканія, напр., съ Харьково-Николаевской дорогой, доходили до того, что въ прошломъ году приходилось 3 или 4 раза вызывать техника изъ съѣзда. Главнымъ образомъ при техническомъ осмотрѣ затрудненіе представляютъ деревянныя части. Слесарей для осмотра вагоновъ было всегда достаточно а агенты передающій и принимающій отдѣльные.

5) Препирательство между артелями о тарѣ, вѣсѣ и пр. при передачѣ грузовъ на открытыхъ платформахъ. При большой пріемкѣ грузовъ разница въ вѣсѣ можетъ быть очень значительна.

Передача документовъ не представляетъ никакого затрудненія.

По мнѣнію г. Иванова слѣдуетъ дороги 3-й группы раздѣлить на нѣсколько группъ меньшихъ и затѣмъ, для этихъ маленькихъ группъ, устроить общій паркъ подвижнаго состава; тогда было бы гораздо меньше затрудненій при технической передачѣ вагоновъ. Въ настоящее же время въ одну группу входятъ такія дороги, между которыми прямое сообщеніе самое незначительное, напр. Курско-Харьково-Азовская и Курско-Кіевская.

По объясненію начальника станціи загромождение Курской станціи происходило иногда отъ того, что Московско-Курская дорога, зная, что Курско-Харьково-Азовская дорога не принимаетъ болѣе 75 вагоновъ въ сутки, отправляла въ Курскъ, съ своихъ станцій до 150 вагоновъ.

По его же объясненію Московско-Курская дорога въ Январѣ 1877 и 1878 гг. состояла въ долгу у Азовской дороги до 320 вагоновъ.

На предложенный г. предсѣдателемъ вопросъ г. Ивановъ объяснилъ, что открытыхъ платформъ съ нагрузкой выше 600 п. для лѣсныхъ матеріаловъ на дорогѣ совсѣмъ нѣтъ и что при отправленіи всѣхъ вообще жидкостей съ отправителей берутся подписки обезпеченія.

Никольская (26 іюня).

Жилой домъ, въ которомъ помѣщаются начальникъ станціи, его помощникъ, жандармы и 4 стрѣлочника — всѣ помѣщенія удовлетворительныя.

Пакгауза на станціи нѣтъ; по заявленію-же начальника станціи онъ необходимъ, такъ какъ станція отправляетъ до 2-хъ поѣздовъ въ день и на ней бываетъ скопленіе грузовъ вагоновъ на 200.

Крытая платформа, крыша на ней покрыта желѣзомъ дурнаго качества, плохо окрашеннымъ; она проржавела и водосточныхъ жолобовъ совсѣмъ нѣтъ.

Новая платформа другаго типа, изъ очень тонкаго лѣса, легкой постройки; какъ деревянныя части, такъ и крыша не окрашены.

Крытая платформа нѣсколько ниже предъидущей, покрыта желѣзомъ котораго окраска вся растрескалась какъ внутри, такъ

и снаружи, видно что крыша давно не крашена и не ремонтирована.

На платформахъ четверо вѣсовъ, изъ которыхъ, по заявленію артельщика, только одни годны къ употребленію.

Рядомъ съ платформами устроены на шпалахъ достаточно длинныя подстилы, для склада грузовъ, на случай ихъ скопленія.

Подъѣздъ къ платформамъ не мощенный и такъ грязенъ, что при осмотрѣ въ сухое время на немъ стояли лужи.

На станціи 10 брезентовъ, но зимой, по заявленію начальника станціи, бываетъ до 20. Брезенты плохи.

Будка для стрѣлочника устроена на канавѣ, причемъ полъ безъ наката и въ щеляхъ. Можно предполагать, что зимой въ ней невыносимая стужа.

Казарма, гдѣ живетъ дорожный мастеръ въ 4-хъ комнатахъ. Ремонтные же рабочіе помѣщаются въ землянкѣ, полъ въ ней только земляной; помѣщеніе душное, темное, въ которомъ можетъ помѣститься не болѣе 10 человѣкъ, но гдѣ, по заявленію кухарки, въ настоящее время живетъ 12, а бываетъ и до 20 человѣкъ.

Марьино (26 іюля).

Крытая товарная платформа, удовлетворительная;—на ней двое вѣсовъ, которые, при испытаніи ихъ однимъ и тѣмъ же грузомъ хлѣба, оказались вѣрными, крыша въ порядкѣ, окрашена 4 года назадъ.

Пакгауза нѣтъ и въ немъ, по заявленію начальника станціи, нѣтъ надобности.

Брезентовъ на станціи 4.

На товарномъ дворѣ нѣтъ водоотводной канавы, хотя онъ и стоитъ въ выемкѣ.

Водоподъемное зданіе, въ которомъ живетъ смазчикъ, помѣщеніе холодное.

Паровозное зданіе, въ которомъ помѣщается 6 паровозовъ не бывшихъ еще въ употребленіи.

Будка для стрѣлочника съ одиночнымь поломъ.

Казарма для рабочихъ, въ которой живутъ 12 человѣкъ, помѣщеніе чистое и свѣтлое.

Будка для переѣзднаго сторожа, помѣщеніе чистое, выбѣленое и просторное. При будкѣ нѣтъ хозяйственныхъ построекъ.

Было заявлено, что существуетъ предположеніе объ устройствѣ желѣзной дороги отъ Воронежа, черезъ Старый Осколъ и Суджу на станцію Коренево Курско-Кіевской дороги. По предположенію дорога эта должна пройдти черезъ Марьино.

Прохоровка (27-го іюля).

Явившіеся въ засѣданіе Подкоммиссіи товаро-отправители заявили:

Хлѣбъ они отправляютъ свой собственный, а не коммиссіонный.

Товаръ грузятъ большею частію не иначе, какъ съ отобраніемъ подписокъ обезпеченія; въ такихъ, напр., случаяхъ, когда оказывается въ партіи 5 мѣшковъ худыхъ, отбираютъ подписку о негодности тары во всей партіи; такъ что при недостачѣ хлѣба, которая случается постоянно, отправитель не можетъ требовать вознагражденія. На отбиранія такихъ подписокъ никому не жаловались, а заявляли о несправедливости только начальнику станціи. Въ нынѣшнемъ году почти не грузили безъ подписокъ обезпеченія.

Если прибываетъ грузъ адресованный не на предъявителя, то требуютъ представленія довѣренности, безъ которой его не выдаютъ.

При нагрузкѣ хлѣба крючья не употребляются Разгрузка же производится очень небрежно, такъ какъ товаръ бьютъ объ землю отчего онъ бьется и ломается. Недостатка въ рабочихъ для нагрузки нѣтъ. Очередь отправленія грузовъ соблюдается правильно, послѣ проѣзда Коммиссіи барона Шернваля.

Зимой бывали большія задержки грузовъ, но съ весны этого года недостатка въ вагонахъ нѣтъ. Въ началѣ же года товаръ залеживался до 8 недѣль.

Товарная контора открывается въ 9 часовъ утра и закрывается въ 6 часовъ вечера, а по праздникамъ открыта отъ 9 до 12 часовъ дня; но бываютъ случаи, что даже и въ 9 часовъ утра контора еще не открыта.

Желательно, чтобы лѣтомъ контора открывалась въ 6 часовъ утра и закрывалась въ 7 часовъ вечера, а зимой времени достаточно.

Товарныхъ платформъ недостаточно, такъ какъ ихъ всего на 18 вагоновъ. Самая платформа расположена неудобно, къ ней ведетъ только одинъ путь черезъ переѣздъ, съѣздъ съ котораго очень крутъ.

Желаютъ, чтобы устроили платформу въ другомъ мѣстѣ и на другой сторонѣ путей.

Запасный путь, для нагрузки, выгрузки и маневровъ, одинъ, что очень неудобно; такъ, напримѣръ, бывали случаи, что пустые вагоны, присланные на Прохоровку, отправлялись обратно пустыми же, за неимѣніемъ для нихъ мѣста на станціи.

За полежалое счетъ начинается со времени прибытія груза

на станцію, что неправильно; воскресные и праздничные дни въ счетъ за полежалое не включаются.

По наложеннымъ платежамъ выдачу денегъ задерживаютъ отъ 2 недѣль до 1½ мѣсяца; такъ, напримѣръ, въ февралѣ мѣсяцѣ Букрѣевымъ было отправлено на станцію Юзово 2 или 3 вагона ржи и полученный наложенный платежъ задержали выдачей на двѣ недѣли.

При написаніи квитанцій станціонные агенты уменьшаютъ обозначеніе вѣса товара; извѣстно напримѣръ, что въ отправляемомъ товарѣ находится 600 пудовъ, а въ квитанціи пишется 585; но, несмотря на это, провѣсы при отправленіи на Ригу доходятъ до 70 пудовъ.

Крупные отправители хлѣба: Каболкинъ, Глѣбовъ, Марковы, Масловскій и Балабановъ.

При осмотрѣ станціи оказалось:

Товарная крытая платформа, навѣсъ на ней новый, съ желѣзной крышей, которая внутри не проолифена. При платформѣ пакгаузъ. На платформѣ двое вѣсовъ, которые при провѣркѣ оказались вѣрными. Брезентовъ 10, но бываетъ, какъ заявляли, и больше. Рядомъ съ платформой устроены деревянныя подстилы.

Подъѣздъ къ платформѣ только одинъ, другой идетъ на переѣздъ отстоящій съ версту отъ деревни, такъ что на него нужно дѣлать большой крюкъ.

Водоподъемное зданіе, въ немъ живутъ смазчики и устроена плита.

Постовая будка для стрѣлочника, построенная, по словамъ служащихъ, изъ двойнаго ряда досокъ съ прикладкою ихъ войлокомъ, оказалось построенною безъ войлока.

Казарма въ которой живутъ дорожный мастеръ и ремонтные рабочіе. Помѣщеніе рабочихъ длиной 8 и шириной 6 шаговъ, въ немъ живутъ 10 человѣкъ и меньше 6 человѣкъ никогда не бываетъ. Фундаментъ казармы, ниже уровня земли, нижніе вѣнцы всѣ сгнили, стѣны плохо проконопачены.

Кустарная (27-го іюля).

Товарная платформа частію крытая, съ земляным поломъ; крыша на ней очень стара и мѣстами проржавела. Самая платформа очень не велика.

Постовая будка для стрѣлочника, нижніе вѣнцы всѣ сгнили.

Казарма, въ которой живутъ: дорожный мастеръ, въ просторной и хорошей квартирѣ и ремонтные рабочіе; въ комнатѣ для рабочихъ помѣщается не менѣе семи человѣкъ, а наръ устроено

только 5 аршинъ длины. Для старшаго рабочаго имѣется отдѣльная комната

Бѣлгородъ (27-го іюля).

Въ засѣданіе Подкоммиссіи представлены:

1) Прошеніе бѣлгородскихъ землевладѣльцевъ барона Розена, графа Гендрикова, Муханова, Масолова, Мандрыки и Золотаревыхъ, въ которомъ они просятъ, чтобы былъ разрѣшенъ пріемъ грузовъ и продажа пассажирскихъ билетовъ на полустанціи Наумовкѣ. Приглашенный въ засѣданіе г. Ивановъ заявилъ, что если количество грузовъ, поступающихъ на Наумовку, будетъ значительно, то пріемъ ихъ будетъ вѣроятно разрѣшенъ Правленіемъ дороги (прошеніе прилагается) (по вход. жур. № 223).

2) Прошеніе купца Германа объ устройствѣ проѣзда подъ полотномъ желѣзной дороги, вмѣсто существующаго близъ станціи Бѣлгородъ переѣзда въ уровень полотна дороги (прошеніе прилагается) (по вход. жур. № 224).

3) Заявленіе отправителей города Бѣлгорода (по вход. жур. № 225), къ которому они добавили слѣдующее:

Грузы задерживаются не отправленными со станціи до 2-хъ и 3 хъ мѣсяцевъ; задержки бываютъ преимущественно съ половины Августа по Апрѣль, но всего больше грузы задерживаются въ Октябрѣ, Ноябрѣ и Декабрѣ мѣсяцахъ; задержки бывали и до воинскаго передвиженія и послѣ него. О количествѣ и срокахъ задержекъ можно справиться по очередной книгѣ. Бывали случаи, что вслѣдствіе зедержекъ не принимали на станцію другихъ грузовъ, такъ какъ не было мѣста для склада ихъ.

Г. Германъ сообщилъ, что у него въ прошломъ году хлѣбъ лежалъ 3 мѣсяца, затѣмъ онъ принужденъ былъ продать его на мѣстѣ и заплатить неустойку.

Такъ какъ товаръ взвѣшивается только при погрузкѣ его въ вагоны, то во время долгихъ задержекъ бываютъ частые случаи убыли въ грузѣ и отправители лишены возможности взыскивать убытки за неимѣніемъ въ рукахъ никакихъ доказателствъ, да и Управленіе дороги въ этихъ случаяхъ за пропажи не отвѣчаетъ.

Гг. Постниковъ, Бухрѣевъ и др. заявили, что у нихъ при отправленіи товара бывали случаи обозначенія въ квитанціяхъ меньшаго вѣса, нежели было ввезено въ дѣйствительности на станцію и оказалось при сдачи товара на ст. назначенія. Такъ, при отправкѣ пшеницы въ Таганрогъ, вмѣсто 600 пуд. было обозначено въ квитанціи 585, а при сдачѣ оказалось 590 пуд.

На задержки не жаловались въ Правленіе дороги, такъ какъ считаютъ это безполезнымъ, потому что на приносимыя жалобы большею частію Правленіе не отвѣчаетъ.

Подписки обезпеченія берутъ за всю партію товара, хотя-бы въ ней было только нѣсколько мѣстъ съ худой тарой. Отъ этаго отправители терпятъ большіе убытки, такъ какъ при недостачѣ товара лишены возможности взыскивать судебнымъ порядкомъ.

Въ 1878 году въ маѣ мѣсяцѣ Бухрѣевъ отправилъ пшено и хотя оно было въ хорошей тарѣ, но съ него взяли подписку обезпеченія. Въ Орелъ это пшено пришло совершенно испорченнымъ оттого, что лежало на станціи подъ дождемъ, на открытой платформѣ. Отъ этого онъ понесъ убытокъ въ 320 руб.

Германъ заявилъ, что при отправленіи пива, съ него берутъ подписки обезпеченія и затѣмъ не отправляютъ со станціи по трое сутокъ и болѣе, отчего на мѣсто оно приходитъ испорченнымъ. На волахъ пиво до Харькова можно доставить въ $1^1/_2$ сут., а по желѣзной дороги оно идетъ по 3 сутокъ и болѣе.

Случаи недостачи товара бываютъ очень часто. Такъ Филаретовъ отправилъ изъ Прохоровки 9 вагоновъ хлѣба и въ нихъ недостало 200 пудовъ; Арнольди весной нынѣшняго года отправлялъ въ Ригу хлѣбъ и недовѣсу оказалось до 30 пудовъ въ каждомъ вагонѣ; Берманъ отправлялъ хлѣбъ изъ Бѣлгорода въ Таганрогъ и недовѣсу было до 15 пудъ въ каждомъ вагонѣ; у Германа при отправкѣ солода въ Москву постоянно бываетъ недостача.

Недостача товара происходитъ частію отъ кражъ, а частію и отъ невѣрности вѣсовъ.

Въ настоящее время за перевѣсъ груза берутъ съ получателя по 3 р. съ вагона, но они согласны были-бы лучше платить по 10 руб. съ вагона, но съ условіемъ, чтобы грузъ перевѣшивался на обыкновенныхъ вѣсахъ, а не на десятичныхъ. Въ квитанціяхъ артельщики часто проставляютъ вѣсъ меньше для того, чтобы не отвѣчать въ случаѣ кражи товаровъ.

Случаи кражъ со станціи бываютъ очень часто; такъ, напр., не давно у Миносова изъ 1000 пустыхъ мѣшковъ закованныхъ желѣзными обручами пропало 147 мѣшковъ. Въ случаяхъ недостачи соли цѣлыми мѣстами, за что̀ дорога отвѣчаетъ, артельщики вынимаютъ соль изъ цѣлыхъ кулей и насыпаютъ ее въ новые кули, для того чтобы число мѣстъ было вѣрно. Соли похищается особенно много при перегрузкѣ ее на ст. Лозовой.

Миносовъ заявилъ, что онъ составлялъ много актовъ о недостачахъ товара, но удовлетворенія по этимъ актамъ никогда не получалъ.

Деньги по наложеннымъ платежамъ задерживаются до 3-хъ недѣль и болѣе.

Переборы тоже очень долго не возвращаютъ; такъ, Герману

не возвращаютъ переборъ съ марта мѣсяца, а Арнольди не возвращаютъ мѣсяцевъ 5.

Постниковъ заявилъ слѣдующій случай: его товаръ лежалъ на станціи цѣлый мѣсяцъ не отправленнымъ и онъ каждый день ходилъ на станцію справляться о его погрузкѣ. Но нѣсколько дней онъ не справлялся, въ это время хлѣбъ нагрузили, неувѣдомивши его, хотя адресъ его на станціи извѣстенъ, и затѣмъ взяли за простой двухъ вагоновъ. Въ доказательство онъ представилъ двѣ росписки за №№ 317 и 722.

По этому дѣлу начальникъ станціи показывалъ письмо г. Постникова, въ которомъ онъ самъ проситъ объ отмѣнѣ очереди на его грузъ.

При осмотрѣ станціи оказалось:

Такъ называемая вторая платформа хорошо устроена и довольно новая, г Ивановъ (упр. дор.) заявилъ, что обшить ее тесомъ на 2 арш., для защиты отъ большаго дождя, не представляетъ никакихъ препятствій, и что онъ сдѣлаетъ объ этомъ распоряженіе.

При платформѣ большой и помѣстительный пакгаузъ.

Открытая платформа, на которой производится нагрузка — мала.

Крытая тесомъ платформа (такъ называемая 3-я), выгрузная, но, въ случаѣ недостачи мѣста на другихъ платформахъ, на нее (по словамъ начальника станціи) позволяется складывать хлѣбъ и для нагрузки.

Начальникъ движенія подтвердилъ, что дѣйствительно хлѣбъ зимою 1878—79 г. лежалъ частію на подстилахъ, покрытый рогожами. По словамъ артельщика на станціи не бывало болѣе 30-ти брезентовъ, въ настоящее-же время ихъ 15. Рогожъ было выдано до 1500 штукъ, изъ которыхъ недавно продано за вѣтхостью до 1000 штукъ.

При провѣркѣ вѣсовъ двумя мѣшками съ хлѣбомъ оказалось: на вѣсахъ такъ называемой 2-й платформы 8 п 5 ф., на вѣсахъ открытой платформы 8 п. 5 фун. и на вѣсахъ выгрузной (3-й) платформы 8 п. 8 ф.

На станціи строится новое депо на 8 паровозовъ.

Машинисты живутъ въ городѣ, на частныхъ квартирахъ, и получаютъ квартирныя деньги.

Стрѣлочники тоже живутъ на частныхъ квартирахъ въ городѣ, но квартирныхъ денегъ не получаютъ; жалованья-же получаютъ 12 рублей.

Рабочіе помѣщаются въ нижнемъ этажѣ каменнаго двухъ этажнаго дома, который вошелъ въ отчужденіе.

Дергачи (27 іюля).

Въ водоподъемномъ зданіи подъ бакомъ живутъ холостой сторожъ и женатый смазчикъ съ четырьмя дѣтьми. Нагрѣватель вынутъ и на его мѣсто поставлена небольшая плита, труба отъ которой проходитъ черезъ бакъ. Жалуются на холодъ.

Харьковъ (28-го, 29-го, 30-го и 31-го іюля).

Въ засѣданіяхъ происходившихъ 28 и 30 іюля, Подкоммиссіей выслушены были явившіеся углепромышленники.

Въ засѣданіе Подкоммиссіи 28 іюля явились гг. Мевіусъ и Давыдовъ, которые и объяснили:

Г. Давыдовъ. Перевозку каменнаго угля въ настоящее время всего болѣе тормозитъ Донецкая дорога; такъ какъ ее угольные полувагоны не беретъ въ обмѣнъ, съ охотою, ни одна дорога.

Донецкіе Каменно-угольные вагоны имѣютъ слѣдующія неудобства. 1) Въ нихъ нельзя возить обратнаго груза, такъ какъ лѣсъ въ нихъ не помѣщается, бочки съ сахаромъ не проходятъ въ дверцы, а шерсть въ открытомъ подвижномъ составѣ возить нельзя. За границей въ подобныхъ вагонахъ обратнымъ грузомъ возятъ руду и проч., а у насъ такихъ грузовъ нѣтъ.

2) Такъ какъ скрѣпительный аппаратъ въ этихъ вагонахъ очень слабъ, то поэтому изъ нихъ нельзя составить большаго поѣзда, такъ какъ вагоны могутъ легко оторваться, что часто и случается на Донецкой дорогѣ. Составъ поѣздовъ на Донецкой дорогѣ лѣтомъ не болѣе 22—23, а зимой 15 вагоновъ.

3) Ручная нагрузка угля въ эти вагоны неудобна, между тѣмъ какъ въ закрытый вагонъ легко внести носилки и повернуться съ ними, а на Донецкихъ копяхъ только у Горлова и на Марьевскомъ рудникѣ введена механическая нагрузка угля; на всѣхъ же остальныхъ уголь грузится въ ручную.

4) Перевозка угля въ кускахъ въ открытыхъ вагонахъ невозможна.

5) Кража угля изъ этихъ вагоновъ легче чѣмъ изъ закрытыхъ. На Воронежско-Ростовской дорогѣ, у которой есть такіе-же полу-вагоны, былъ слѣдующій случай: Компанія Зазыбина отправляла уголь въ Ростовъ на Дону и изъ 1,400,000 пуд. не досчиталась 430,000 пуд.; у него, Давыдова, недавно на станціи Лозовой изъ 4-хъ вагоновъ недостало 670 пуд. Закрапленіе угля известью не можетъ устранить кражи; такъ какъ на каждой станціи есть известка. Кражи главнымъ образомъ происхо-

дятъ оттого, что на желѣзныхъ дорогахъ введена премія машинистамъ за сбереженіе топлива, которые поэтому и воруютъ уголь изъ вагоновъ.

Удобства-же каменно-угольныхъ полу-вагоновъ состоятъ въ томъ, 1) что въ нихъ легко нагружать уголь механическимъ способомъ; 2) тара ихъ легче обыкновенныхъ вагоновъ, и 3) стоятъ они дешевле остальныхъ вагоновъ.

Азовская дорога беретъ эти полувагончики только потому, что у нея они пробѣгаютъ короткія разстоянія.

Лозово-Севастопольская дорога начала принимать эти вагоны въ обмѣнъ.

Но всѣхъ упорнѣе отказывается отъ обмѣна Харьково-Николаевская дорога, которая отказывается даже отъ пріема угля на перегрузку, отговариваясь тѣмъ, что у нихъ нѣтъ мѣста для склада угля; отъ этого доставка угля на Фастовскую дорогу сильно тармозится, между тѣмъ оттуда большія требованія на уголь для сахарныхъ заводовъ.

Сумской участокъ этой дороги былъ устроенъ со спеціальною цѣлью соединить каменный уголь съ сахарными заводами, но цѣль эта не достигается отъ не пріема его въ спеціальныхъ вагоновъ.

Эти полувагоны Донецкая дорога должна была взять вслѣдствіи настоянія Министерства Путей Сообщенія.

Нѣкоторымъ препятствіемъ для движенія угля служитъ и то, что на Крамоторской станціи уголь сдается безъ вѣсу, такъ какъ вагонные вѣсы тамъ сломаны другой уже мѣсяцъ и до сихъ поръ еще не исправлены.

Однимъ изъ серьезныхъ препятствій движенію угля представляются подъѣздные къ станціямъ пути. Хотя Донецкая дорога и прошла частію около самыхъ рудниковъ, но нѣкоторые, отстоятъ отъ нея довольно далеко: такъ, напр., шахта Булацеля отстоитъ отъ желѣзной дороги на разстояніи 27 верстъ.

Отъ всѣхъ этихъ неудобствъ Донецкая дорога не въ состояніи вывести и половины выработываемаго количества угля.

Донецкая дорога заявила, что отъ недостачи крытыхъ вагоновъ она въ августѣ мѣсяцѣ не въ состояніи будетъ вывести заявленныхъ 1000 вагоновъ съ углемъ. Отчего углепромышленники должны понести убытку до 8000 руб

Въ послѣднее время Азовская дорога начала относиться внимательнѣе къ перевозкѣ угля и теперь она передвигаетъ съ копей своей дороги, съ Константиновской и Донецкой дорогъ всего 205 вагоновъ въ сутки.

Донецкій каменно-угольный бассейнъ занимаетъ площадь въ 44 т. квадр. верстъ. Работы на шахтахъ производятся смолен-

скими и тульскими рабочими, а въ послѣднее время есть даже двѣ артели Пьемонцевъ. Плата задѣльная и рабочіе заробатываютъ 1 р. 20 к. и 1 р. 30 к. въ день. Добыча кубической сажени каменнаго угля, вѣсомъ отъ 500 до 600 пудовъ, обходится отъ 9 до 12 рублей; такъ что пудъ угля, считая всѣ накладные расходы, обходится на шахтѣ $4^1/_2$ коп.

Мелкихъ углепромышленниковъ добывающихъ отъ 50 до 100 т. пудовъ очень много.

По желѣзнымъ дорогамъ уголь перевозится по Севастопольской и Харьково-Николаевской по $^1/_{65}$ коп.; по Азовской $^1/_{60}$ к. и по Донецкой по $^1/_{55}$ коп. съ пуда и версты. Въ настоящее время Донецкая дорога думаетъ уже о пониженіи тарифа.

Дифференціальный тарифъ весьма желателенъ, о введеніи его никогда не было офиціальнаго предложенія, но въ частныхъ разговорахъ желѣзныя дороги дѣлали предложеніе ввести его по такому разсчету, $^1/_{40}$ за разстояніе до 200 вер. и $^1/_{50}$ за разстоя- до 400 верстъ, но для углепромышлениковъ этотъ тарифъ не выгоденъ, такъ какъ за разстояніе болѣе 400 верстъ каменный уголь идетъ рѣдко. Г. Давыдовъ обѣщалъ представить разсчетъ возможнаго для углепромышлениковъ дифференціальнаго тарифа.

По качеству своему Донецкій каменный уголь не хуже англійскаго, такъ изъ опытовъ, произведенныхъ въ Николаевскомъ адмиралтействѣ, оказалось, что Донецкій уголь на $^1/_3$ экономнѣе Нью-Кастельскаго, такъ какъ онъ занимаетъ меньше мѣста и даетъ больше единицъ теплоты. Но конкурировать ему съ англійскимъ углемъ невозможно, потому что англійскій уголь приходитъ въ Одессу баластомъ и не облагается никакими пошлинами, тогда такъ русскій уголь обложенъ разными налогами. Въ Одессѣ въ городѣ уголь стоитъ 24 коп. пудъ, а русскій будетъ стоить 24 к. на бортѣ судна, такъ какъ съ подвозкой къ станціи желѣзной дороги онъ стоитъ 7 коп., провозъ до Александровска—7 коп. и отъ Александровска до Одессы 10 коп. Поэтому-то Русское Общество Пароходства и Торговли и покупаетъ англійскаго угля до 18 м. пудовъ въ годъ, цѣна котораго понижается даже до 22 и 21 коп.

Въ Севастополь Донецкій уголь почти совсѣмъ нейдетъ. Моремъ его возить не выгодно, потому что морской фрахтъ колеблется между 8 и 14 коп. съ пуда. Возка угля черезъ Таганрогъ и черезъ Маріуполь въ настоящее время, по стоимости морскаго фрахта, одинаковы, но если въ Маріуполѣ будетъ устроенъ портъ, то уголь будетъ выгодно возить въ Одессу черезъ Маріуполь.

Въ настоящее время хотя Керчь-Еникельскій проливъ и углубленъ, такъ что могутъ проходить суда на 18 футъ глубины, но по Азовскому морю паровыя баржи не поднимаютъ боль-

ше 36 т. пудовъ, тогда какъ изъ Александровска по Днѣпру одинъ пароходъ можетъ буксировать 10 баржъ, по 24 т. пудовъ въ каждой.

Но и сплавъ угля по Днѣпру также представляетъ много затрудненій, такъ какъ Днѣпръ вполнѣ судоходенъ только весной. Въ августѣ-же и сентябрѣ являются уже отмѣли. Сплавъ угля по Днѣпру возможенъ былъ бы при условіи заготовки его большими массами зимой въ Александровскѣ и затѣмъ сплавѣ въ весеннее время; но для этого необходимо имѣть большой капиталъ.

Днѣпровское пароходство ниже пороговъ монополизировано двумя компаніями. Вслѣдствіе чего онѣ, не опасаясь конкуренціи, держатъ цѣны по своему произволу.

Въ настоящее время уголь въ Юго-Западномъ направленіи идетъ не дальше Мелитополя.

Въ Москву каменный уголь можно-бы привозить по цѣнѣ 26 и 27 коп. (считая по 7 коп. на мѣстѣ, 18½ коп. провозная плата и 1 коп. на утрату въ пути), но при настоящихъ средствахъ Московско-Курской дороги, до проложеніи втораго рельсоваго пути отъ Сергіева до Курска, значительный подвозъ угля къ Москвѣ невозможенъ; такъ какъ въ Курскѣ Московско-Курская дорога не можетъ принять болѣе 275 вагоновъ, а у нее изъ Курска своего груза на 100 ваг., съ Азовской дороги она принимаетъ 100 ваг. и съ Курско-Кіевской 100 ваг. Между тѣмъ изъ Москвы есть предложеніе на поставку 1,500,000 пудовъ угля, по 28½ коп. за пудъ, отъ Московской Баваріи, но принять на себя такую серьезную поставку, вслѣдствіе встрѣчающихся на желѣзныхъ дорогахъ затрудненій, никакъ нельзя.

Г. Давыдовъ ставитъ каменный уголь на Лозово-Севастопольскую дорогу, по 15 коп. за пудъ, съ пріемкой его на ст. Лозавой, и Вѣдомству Черноморскаго флота по цѣнѣ 26 коп. съ доставкой въ Николаевское адмиралтейство.

Въ засѣданіе Подкоммиссіи, происходившее 30 іюля, явилось 7 человѣкъ углепромышленниковъ (Мевіусъ, Давыдовъ, Булатовъ, Шейерманъ, Авдаковъ, Уманскій и Алчевскій), которые представили „Записку о желаемыхъ улучшеніяхъ и перемѣнахъ на желѣзныхъ дорогахъ, для пользы углепромышленности“, и „Записку о дифференціальномъ тарифѣ“; при семъ прилагаемыя (по вход. жур. №№ 228 и 232). Кромѣ того была выслушана записка углепромышленника Шейермана, полученная Подкоммиссіей 21-го апрѣля. Къ этимъ письменнымъ заявленіямъ гг. углепромышленники добавили:

Курско-Харьково-Азовская дорога въ настоящее время обмѣниваетъ съ Московско-Курской дороги—100 ваг.; съ Харьково-

Николаевской и Сумской—170 ваг., съ Константиновской—50 ваг. и съ Донецкой 70 вагоновъ въ день.

Остающіеся свободными отъ другихъ грузовъ вагоны, и распредѣляются между углепромышленниками по распоряженію выборныхъ. Это распредѣленіе вагоновъ выборными удобнѣе въ томъ отношеніи, что каждый углепромышленникъ знаетъ сколько ему дадутъ вагоновъ и поэтому отправка ровномѣрнѣе, тогда какъ прежде Азовская дорога то давала много вагоновъ, то совсѣмъ ихъ не давала.

На станціяхъ Харьковъ и Мерефа вагоны Азовской дороги должны перегружаться вслѣдствіе ихъ негодности. Независимо-же отъ этихъ перегрузокъ уголь часто подмѣнивается, вмѣсто одного, покупатели получаютъ совсѣмъ другой уголь; при этомъ въ документахъ перемѣняютъ нумера вагоновъ, старые зачеркиваютъ и вмѣсто нихъ пишутъ новые. У г. Авдакова былъ такой случай: въ декабрѣ 78 и въ январѣ и февралѣ 79 г. Курско - Кіевской дорогой, куда онъ поставляетъ уголь, было получено 150 т. пуд. угля вовсе не ихъ рудника, а какого то неизвѣстнаго; вагоны приходили съ полнымъ грузомъ, но распломбированные; онъ подалъ заявленіе въ управленіе Азовской дороги, послѣ чего вагоны начали приходить запломбированные и съ ихъ углемъ. Въ послѣднее время произошло нѣкоторое улучшеніе, но для угля все таки даютъ самые дурные вагоны.

Вообще товарный составъ Азовской дороги находится въ плохомъ состояніи, если коммиссія г. Шернваля нашла, что другими дорогами бракуется только 15%, то это объясняется тѣмъ, что дурной подвижной составъ вращается во внутреннемъ сообщеніи, на другія-же дороги передаются только лучшіе вагоны и изъ нихъ-то бракуется 15%. Кромѣ того нужно еще сосчитать вагоны вышедшіе за негодностью совсѣмъ изъ употребленія, но которые все-таки состоятъ въ счету.

Увеличеніе подвижнаго состава не имѣло никакого вліянія на улучшеніе вагоновъ для угольной перевозки, но выразилось только тѣмъ, что скорость движенія увеличилась.

Перевозка угля по Азовской дорогѣ не увеличивается (17 и 18 мил.), только въ 1878 г. перевезено 23 мил. пудовъ, вслѣдствіе настоянія военнаго и морскаго министерства.

Всѣ явившіеся угле-промышленники отправляютъ свой уголь только привеллегированнымъ учрежденіямъ. Частныя же лица не имѣютъ почти никакой возможности получать уголь для своихъ нуждъ, такъ какъ и для привеллегированныхъ, желѣзныя дороги едва-едва вывозятъ, хотя и обязались вывести для частныхъ потребителей 17 мил. пудовъ.

Хотя въ началѣ Азовская дорога и заявила, что перевезетъ

47 мил. пуд. угля, но въ послѣднее время Управленіе дороги заявило выборнымъ, что дорога не въ состояніи перевести болѣе 32 мил. пудовъ.

Въ іюнѣ и іюлѣ выборные требовали 297 и 315 вагоновъ, а имъ давали не болѣе 200; а это самые свободные на дорогѣ мѣсяцы, такъ какъ съ ½ августа начинается движеніе хлѣбныхъ грузовъ, которые сильно задерживаютъ перевозку угля.

Возраженія противъ Донецкихъ полувагоновъ совершенно неосновательны. И теперь по Харьково-Николаевской дорогѣ (которая больше всего противится принимать ихъ) грузы направляются въ одну только сторону, въ другую же идутъ пустые вагоны, слѣд. для нихъ выгоднѣе обратно возить пустыми болѣе легкіе вагоны. Наконецъ во всемъ свѣтѣ угольные поѣзда не имѣютъ и не могутъ имѣть обратнаго груза, такъ какъ уголь передвигается несоразмѣрно большими массами, сравнительно съ другими грузами. Кражи въ настоящее время бываютъ и изъ закрытыхъ вагоновъ, воруютъ изъ нихъ до 200 пудовъ

Нагрузить въ вагонъ ровно 600 пудовъ невозможно, такъ какъ вѣсы часто портятся и по этому бываютъ такіе случаи: одна дорога нагрузитъ 600 пудовъ, при перевѣскѣ же вагона на другой дорогѣ оказывается 650 пудовъ, по этому 50 пудовъ отгружаютъ, а по прибытіи на мѣсто, въ вагонѣ оказывается 550 пудовъ. Поэтому уголь слѣдуетъ принимать не по вѣсу, а по объему, какъ это дѣлается на всѣхъ дорогахъ за границей; а это возможно только въ спеціальныхъ угольныхъ вагонахъ. Нагрузка по вѣсу не даетъ правильнаго понятія, такъ какъ вѣсы часто портятся, объемъ же остается постояннымъ.

Всѣ возраженія дѣлаются желѣзными дорогами только для того, чтобы отдѣлаться отъ перевозки угля, какъ мало-цѣннаго груза, а уголь не можетъ выдержать высокаго тарифа; за границей тарифъ еще ниже и на болѣе короткія разстоянія.

Сами дороги, какъ Азовская, такъ и Харьково-Николаевская имѣютъ у себя полувагоны, которыми и пользуются для своихъ перевозокъ.

Выгрузки угля на пути случаются всегда въ то время когда на дорогѣ есть болѣе цѣнные грузы, напр., хлѣбъ. Затѣмъ уголь вновь нагружается какъ только начинаютъ появляться свободные вагоны.

Артель на дорогѣ не удовлетворительна, часто артельщики подъ видомъ перегруза сбрасываютъ съ вагоновъ уголь, который затѣмъ рѣдко возвращается углепромышленнику.

Просрочки доставки груза бываютъ очень значительны, такъ недавно, въ сентябрѣ, однимъ углепромышленникомъ былъ отправленъ уголь; одинъ вагонъ съ углемъ пропалъ и найденъ былъ

послѣ долгихъ розысковъ только въ февралѣ; а плату за просрочку доставки возвратили только въ іюлѣ мѣсяцѣ.

Узловыя станціи, какъ то: Курскъ, Харьковъ, Мерефа, Кроматорская и Никитовка, очень тѣсны. Мѣста на нихъ для склада угля нѣтъ, а изъ вагоновъ сбрасываютъ его между путями, откуда онъ, смѣшенный съ землей, и складывается уже на подводы.

Особенно тѣсна Харьковская станція. Во время ярмарокъ она такъ загромождается, что на станціи часто выставляютъ объявленіе о непринятіи новыхъ грузовъ вслѣдствіе загроможденія ее не принятыми грузами; въ тоже время по путямъ станціи ходятъ хозяева товаровъ и упрашиваютъ по двѣ недѣли чтобы имъ выдали ихъ товаръ, выгрузить который изъ вагона невозможно, такъ какъ онъ заставленъ другими вагонами.

На дорогѣ часто одни начальники отмѣняютъ распоряженія, сдѣланныя другими, такъ, напр., начальникъ движенія прикажетъ на ст. А. отправить Б. число вагоновъ, а контролеръ отмѣнитъ его распоряженіе.

Направленіе груза на ту или другую станцію также часто дѣлается совершенно произвольно; такъ, недавно былъ отправленъ уголь въ ст. Люботинъ Харьково-Николаевской дороги, а начальникъ движенія направилъ его на ст Мерефа Азовской дороги, за что и получилъ по 1 р. 50 к. съ вагона во внутреннемъ сообщеніи.

Въ настоящее время, вслѣдствіе участія выборныхъ въ распредѣленіи вагоновъ между углепромышленниками, торговля начальниковъ станцій нѣсколько устранилась.

На Севастопольскую дорогу уголь идетъ прямымъ сообщеніемъ безъ перегрузки, а между тѣмъ на ст. Лозовой взимаютъ за перегрузку 3 р.

На Кроматорской станціи хотя и есть вагонные вѣсы, но они дѣйствовали только 2 недѣли, затѣмъ испортились и чинятся уже три мѣсяца.

Донецкая дорога очень долго задерживаетъ выдачу денегъ по наложеннымъ платежамъ, такъ что бывали случаи задержекъ въ теченіи пяти мѣсяцевъ.

Сверхъ того Донецкая дорога не допускаетъ переводъ на получателя провозной платы, за уголь направляемый на Воронежско-Ростовскую дорогу.

Дорога на Лисичанскъ не можетъ оказать существенной услуги для горнаго дѣла, такъ какъ по ней пойдетъ самое незначительное количество угля.

Но для каменнаго угля крайне необходимы дороги на Маріуполь и на Днѣпръ, съ направленіемъ послѣдней на городъ Александровскъ.

Если же отъ Екатеринослава будетъ устроена вѣтвь на ст. Знаменку, то тогда, по ихъ выраженію, объ этомъ направленіи можно подумать.

Укладка втораго пути на Азовской и Харьково-Николаевской дорогахъ, также необходимы.

Въ концѣ засѣданія г. Давыдовъ представилъ: 1) вѣдомость о потерѣ въ пути каменнаго угля съ 17 по 29 іюля сего года; 2) такую же вѣдомость за время отъ 12 іюля по 1-е августа и 3) разсчетъ стоимости Донецкаго угля съ доставкою его въ порты Чернаго моря, Фастовскій и Сумской раіоны и въ Москву. Всѣ эти документы при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 229, 230 и 231).

29 іюля предсѣдателю Подкоммиссіи была представлена „записка Купянскаго уѣзднаго земства, по сооруженію Харьково-Лисичанской жел. дор.“ уполномоченнымъ Купянскаго земства г. Телятниковымъ, отъ котораго 6 августа было получено и письмо въ дополненіе къ поданной записки. Оба эти документа при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 226 и 265).

Изъ Харьковскаго биржеваго комитета было получено 29 іюля отношеніе отъ 28 іюля за № 14, при семъ прилагаемое (по вход. жур. № 227), въ которомъ излагаются разныя неудобства встрѣчаемыя на ст. Харьковъ, Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги.

29 іюля въ засѣданіе Подкоммиссіи явились: предсѣдатель биржеваго комитета г. Алчевскій и три подрядчика, которые на предложенные имъ вопросы отвѣтили слѣдующее:

Относительно перевозки грузовъ, Азовская дорога улучшилась, такъ что Крещенская ярмарка прошла хорошо; хотя задержки всетаки случаются, такъ напр. у повѣреннаго г. Кормилицына въ іюнѣ мѣсяцѣ товаръ отъ Харькова до Полтавы шелъ 14 дней, потому что простоялъ на станціи Харьковъ 5 или 6 дней.

Задержки грузовъ происходятъ отчасти оттого, что Харьково-Николаевская дорога принимаетъ въ Харьковѣ въ обмѣнъ мало вагоновъ, а отчасти и отъ дурного расположенія путей на Харьковской станціи. Отчего нагруженные уже вагоны нельзя бываетъ выдвинуть.

О задержкахъ грузовъ производится въ судѣ нѣсколько дѣлъ, но рѣшенія по нимъ еще не послѣдовало. Управленіе дорогой отказываетъ обыкновенно въ удовлетвореніи подъ разными предлогами. Черезъ испектора тоже рѣдко получаютъ удовлетвореніе, хотя повѣренный Кормилицына и получалъ черезъ него нѣсколько разъ вознагражденіе за убытки. Но вообще вознаграждаютъ только по мелкимъ претензіямъ, по крупнымъ же постоянно отказываютъ.

Артель не дурна, при прежней артели были часты случаи воровства, а теперь хотя они случаются, но рѣдко. Рабочихъ у артели достаточно, а въ случаѣ недостачи разгружаютъ арестантами.

При разгрузкѣ мѣстъ съ мануфактурнымъ товаромъ, ихъ берутъ крючьями, отчего часто рвутъ товаръ. За полежалое берутъ неправильно, такъ какъ счетъ ведутъ со времени прибытія вагона на станцію, а слѣдовало бы счетъ начинать со времени выгрузки на платформу.

Во время ярмарки, когда товаръ сильно требуется, штрафы за полежалое платятъ безъ спору, такъ какъ о неправильномъ ихъ взиманіи некогда составлять актовъ.

При пріемкѣ товаровъ перевѣшивается не болѣе половины его, что для хлѣба не представляетъ неудобства, но для другихъ товаровъ, какъ напр. для шерсти, тюки которой не одинаковаго вѣса, это порождаетъ большую неправильность.

Вѣсы же часто бываютъ не вѣрны, отчего бываютъ такіе случаи: по прибытіи груза, въ немъ не хватаетъ 2-хъ или 3-хъ мѣстъ, а вѣсу оказывается больше даже чѣмъ означено въ квитанціи; въ этихъ случаяхъ управленіе тоже отказываетъ въ удовлетвореніи, отговариваясь тѣмъ, что вѣроятно была ошибка въ счетѣ мѣстъ при пріемѣ товара. Наложенные платежи не очень долго задерживаютъ.

Въ случаѣ утраты квитанціи на товаръ лицомъ извѣстнымъ конторѣ, выдаютъ его безъ задержекъ.

Товары страхуютъ только въ частныхъ Обществахъ, такъ какъ на желѣзной дорогѣ это обставлено большими формальностями. Желѣзная дорога беретъ 20 к. съ 100 р. страховой преміи.

Большія неудобства представляетъ то, что товаръ взвѣшивается не тотчасъ же по ввозѣ его на станцію, а только при нагрузкѣ.

Во время задержекъ, грузъ лежитъ не взвѣшеннымъ недѣлю и больше и въ это время бывали случаи кражъ. На Харьково-Николаевской дорогѣ товаръ взвѣшиваютъ тотчасъ же по ввозѣ его на станцію. Хотя этотъ порядокъ представляетъ то неудобство, что если вѣсы заняты то долго приходится ждать очереди, но всетаки онъ лучше.

Мостовая на станціи Азовской дороги исправлена съ мѣсяцъ тому назадъ; осенью она сильно портится, такъ что становится негодною для проѣзда. Внутри станціи мостовая рѣдко ремонтируется. Хотя городская мостовая, ведущая къ станціи, тоже неудовлетворительна, но всетаки лучше. Путей на станціи мало и они расположены неудобно. Между вновь строящимися запасными путями нѣтъ платформъ; по этому они совершенно безпо-

лезны, такъ какъ товары на нихъ сгружать нельзя. Отъ недостатка путей, товары большой скорости нерѣдко лежатъ въ вагонахъ 2 и 3 дня, такъ какъ сгружаются эти товары на пассажирскую платформу, находящуюся на главномъ пути, который постоянно бываетъ занятъ пассажирскими поѣздами.

Нагрузная платформа мала, такъ что товары часто складываютъ на подстилы; прежде даже и подстилъ не давали, а клали товары прямо въ грязь Платформы всѣ вообще устроены не хорошо, сдѣланы безъ фундамента, крыши очень высоки, подъ платформами ходятъ и даже спятъ рабочіе, которые легко могутъ бросить папироску и произвести пожаръ. Вслѣдствіе недостачи платформъ, керосинъ и скипидаръ кладутся вмѣстѣ съ другими товарами. Вообще слѣдуетъ устроить особую платформу для сортировки товара.

Пакгаузовъ на станціи мало.

Г. Алчевскій заявилъ, что Харьково-Николаев. дорога дѣлаетъ Азовской дорогѣ всякого рода препятствія на Харьковской станціи для того, чтобы направлять грузы на станцію Ворожбу Курско-Кіевской дороги, отчего вагоны будутъ проходить больше по ихъ Сумскому участку. Вслѣдствіе дѣлаемыхъ ею препятствій, въ этомъ году на Ильинскую ярмарку половина товаровъ изъ Харькова въ Полтаву шла черезъ Ворожбу, т. е. дѣлали 180 вер. лишняго пути. Каменный уголь Харьково-Николаевская дорога всячески старается не принимать даже и въ крытыхъ вагонахъ. Вообще дорога эта находится гораздо въ худшемъ положеніи нежели Азовская и Сумской ея участовъ работаетъ вѣроятно въ убытокъ.

Ко всему вышеизложенному подрядчики добавили. На лошадяхъ товары изъ Москвы въ Харьковъ возили въ 12 дней и брали за провозъ 30, 35 и 40 коп. Теперь же товаръ по желѣзной дорогѣ, идетъ 11 дней и провозъ его обходится 70 коп. съ пуда, изъ которыхъ 60 коп. идетъ желѣзнымъ дорогамъ. При отправкѣ на лошадяхъ отправитель былъ спокоенъ за свой грузъ, чего теперь сказать нельзя.

Извозный промыселъ по направленію къ Москвѣ упалъ, но по другимъ направленіямъ онъ существуетъ, такъ изъ Славяно-Сербскаго уѣзда хлѣбъ, несмотря на существованіе желѣзной дороги, идетъ гужемъ.

Г. Алчевскій заявилъ, что дорога изъ Харькова въ Лисичанскъ очень полезна, и поэтому желательна.

29-го же іюня Подкоммиссія осматривала станцію Харьковъ.

Подъѣздъ на ст. со стороны города, мостовая сдѣлана двойная.

Домъ въ которомъ помѣщается канцелярія товарной конторы.

Четыре товарныя крытыя платформы. На погрузной плат-

формѣ пакгаузъ на 10 вагоновъ и на ней 7 вѣсовъ; на выгрузной пакгаузъ меньше (занятъ складомъ бланокъ управленія дороги) и на ней 2 вѣсовъ.

На станціи всѣхъ вообще вѣсовъ 13 и одни вагонные.

Вновь построенная платформа очень длинна, и по этому неудобна, деревянныя части на ней не окрашены.

Вновь сдѣлано 75 саж. новой платформы и 75 саж. старой покрыто навѣсомъ.

Дворъ противъ новой платформы не вымощенъ, но его предполагается въ этомъ году вымостить.

Всѣхъ желѣзныхъ путей на станціи было 24 версты и вновь укладывается 7 верстъ (13 запасныхъ путей); вновь строящіеся пути очень близко отстоятъ одинъ отъ другаго и поэтому между ними невозможно построить платформу.

На станціи имѣется особый дворъ для склада каменнаго угля, принадлежащаго самой Азовской дорогѣ.

По заявленію управляющаго дорогой, для углепромышленниковъ къ 1-му сентября этого года будетъ устроенъ особый огороженный дворъ, для склада угля, гдѣ каждому углепромышленнику будетъ отведено особое мѣсто.

Азовская дорога предлагала углепромышленникамъ провести вѣтвь въ городъ, гдѣ было бы устроено мѣсто для склада угля, но городъ на это не согласился.

Черезъ желѣзно-дорожные пути идетъ дорога (въ уровень рельсовъ) изъ одной части города въ другую. Прежде нужно было переѣзжать 7 путей, и проѣздъ былъ очень неудобенъ, такъ какъ проѣзду мѣшали маневры поѣздовъ, въ настоящее время проѣздъ этотъ закрытъ воротами, загороженъ заборомъ и устроенъ новый переѣздъ, который отнесенъ гораздо дальше и гдѣ приходится переѣзжать только 3 пути. Старый переѣздъ открывается только въ случаѣ пожара, для пропуска пожарной команды.

Близъ переѣзда казарма для рабочихъ, въ которой помѣщаются артельный староста и дорожный мастеръ, въ просторныхъ квартирахъ; а въ двухъ маленькихъ тѣсныхъ комнатахъ живутъ 14 человѣкъ рабочихъ.

Строятся вновь вагонныя мастерскія на 120 вагоновъ, каменная кладка хорошая, стропилы деревянныя, поддерживающіеся деревянными же столбами. Крыша толевая. Работы мастерскихъ сданы безъ торговъ Кислаковскому (брату директора Правленія).

Тутъ же строятся два деревянныхъ жилыхъ дома, постройка хорошая и недорогая (одинъ около 4,500 р., другой около 7,500 руб.).

Паровозныя мастерскія, въ добавленіе къ которымъ строятся вновь еще новыя мастерскія изъ старыхъ рельсовъ съ деревянной обшивкой (паровозныя мастерскія устроены: въ Бѣлгородѣ на 2 паровоза, въ Харьковѣ на 27 паровозовъ, въ Славянскѣ на 2 паровоза и въ Таганрогѣ на 10 паровозовъ — всего на 41 паровозъ).

Въ харьковскихъ мастерскихъ въ починкѣ 27 вагоновъ и на всей линіи, по словамъ начальника тяги, въ ремонтѣ 500 вагоновъ.

Главный магазинъ, въ нижнемъ, подвальномъ этажѣ, складъ для легко воспламеняющихся матеріаловъ. Магазинъ устроенъ очень хорошо, хотя замѣчено, что крупное желѣзо сложено внутри магазина, а мелкія желѣзныя принадлежности стоятъ на дворѣ въ открытыхъ боченкахъ. Кровельнаго желѣза въ магазинѣ не оказалось, даже какъ образцовъ, и начальникъ магазина заявилъ, что его прямо сдаютъ на мѣста работъ.

Около магазина дворъ, гдѣ сложенъ лѣсной матеріалъ, при этомъ замѣчено, что матеріалъ этотъ сложенъ очень плотно, такъ что не можетъ провѣтриваться.

Домъ, гдѣ помѣщается контора начальника магазина, очень хорошо устроенная; тутъ же выставлены образцы мелкихъ матеріаловъ.

Особый складъ для воинскихъ принадлежностей.

Крытая передаточная платформа съ Харьковско-Николаевской дорогой, довольно хорошая, но деревянныя части и желѣзная крыша съ внутренней стороны не окрашены

31-го іюля получены: 1) Отчетъ о частной горной промышленности въ 1-мъ округѣ Западной части Донецкаго каменноугольнаго бассейна, за 1878 г., представленный въ Подкоммиссію начальникомъ 1-го округа, и 2) отношеніе Харьковскаго биржеваго комитета отъ 30-го іюля, за № 15, о несоотвѣтствіи тарифа Азовской дороги на сахаръ съ другими желѣзными дорогами. Документы эти при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 233 и 234).

Въ засѣданіи Подкоммиссіи, происходившее 31-го іюля, были приглашены начальствующія лица Курско-Харьково-Азовской и управляющій Харьково-Николаевской желѣзныхъ дорогъ, которыя объяснили:

По конвенціи между Харьково-Николаевской и Азовской дорогами, на Харьковской станціи обмѣнивается 50 вагоновъ въ сутки, но по частному соглашенію обмѣнъ доходитъ до 70 вагоновъ въ день. Теперь состоялось соглашеніе объ обмѣнѣ, въ видѣ опыта, до 1-го сентября 90 вагоновъ въ день, и если станція Харьково-Николаевской желѣзной дороги будетъ усилена, то это количество обмѣна можетъ быть выдержано.

Въ настоящее же время, по устройству и расположенію станціи, Азовская дорога можетъ легко передавать 100 вагоновъ въ день, а Харьковско-Николаевская только 70.

Объ обмѣнѣ вагоновъ на Сумскомъ участкѣ (ст. Мерефа) соглашенія нѣтъ, но теперь состоялось соглашеніе объ обмѣнѣ, въ видѣ опыта до 1-го сентября, 70 вагоновъ въ день; причемъ счетъ вагоновъ общій въ Харьковѣ и Мерефѣ и спеціальный тарифъ на уголь, по которому плата за провозъ его должна быть одинакова, какъ до Мерефы, такъ и до Харькова. Но самое меньшее количество обмѣна вагоновъ между дорогами ни въ какомъ случаѣ не будетъ ниже въ Харьковѣ 50 и въ Мерефѣ — 40 вагоновъ въ день. Это количество Азовская дорога всегда можетъ легко выдержать.

Устройство передаточной станціи въ Харьковѣ будетъ совершенно окончено къ 1-му сентября, для этого нужно только Харьково-Николаевской дорогѣ уложить нѣсколько путей, что уже и разрѣшено сдѣлать.

Станція Мерефа (Харьково-Николаевской дороги), какъ спеціально угольная, будетъ 15-го сентября доведена до возможности передавать 150 вагоновъ въ день, Азовская дорога съ своей стороны въ настоящее время въ Мерефѣ не можетъ передавать болѣе 80 вагоновъ въ день, но безъ особенныхъ затратъ, къ 15-му же сентября можетъ довести обмѣнъ до 120 вагоновъ въ день. За послѣдніе четыре мѣсяца браковка вагоновъ между дорогами не болѣе 6%, а прежде доходяла до 15%; Харьково-Николаевская дорога была должна вызывать техника изъ съѣзда, а во время войны техникъ по вызову Азовской дороги жилъ въ Харьковѣ около мѣсяца.

Въ большей части года, кромѣ ярмарокъ Ильинской и Никольской, Харьково-Николаевская дорога должаетъ вагоны Азовской дорогѣ, такъ что долги эти доходили до 200 вагоновъ. Происходитъ это отъ того, что въ Николаевскомъ портѣ (гдѣ по праздникамъ не работаютъ) сильно задерживаютъ вагоны, отчего Харьково-Николаевская дорога не можетъ ихъ обращать назадъ скоро. Но есть надежда, что это препятствіе устранится.

Если Харьково-Николаевская дорога будетъ усилена, то она въ состояніи будетъ отправлять: на участкѣ Харьково—Кременчугъ—2 пассажирскихъ поѣзда, 1 товарно-пассажирскій и 6 товарныхъ; на участкѣ Кременчугъ—Знаменка—2 пассажирскихъ, 1 товаро-пассажирскій и 8 товарныхъ и на участкѣ Знаменка—Николаевъ—1 пассажирскій, 1 товаро-пассажирскій и 8 товарныхъ.

Азовская дорога въ настоящее время отправляетъ 2 поѣзда пассажирскихъ отъ Курска до Ростова и товарныхъ между Кур-

скомъ, и Харьковомъ—6; между Харьковомъ и Славянскомъ—9, между Славянскомъ и Константиновкой—8; между Константиновкой и Таганрогомъ—4 и между Таганрогомъ и Ростовомъ—2.

Но при настоящихъ техническихъ условіяхъ дороги, возможно довести движеніе, при двухъ пассажирскихъ поѣздахъ между Курскомъ и Ростовомъ, до пропуска товарныхъ поѣздовъ: между Курскомъ и Харьковомъ—11 (изъ нихъ 1 воинскій—мирнаго времени и 1 товаро-пассажирскій); между Харьковомъ и Константиновкой—12; между Константиновкой и Харцизской—10 и между Харцизской и Ростовомъ—8.

Если въ настоящее время движеніе по Азовской дорогѣ не доведено до этого, то этому мѣшаютъ не техническія условія, а то, что между Курскомъ и Харьковомъ и между Константиновкой и Ростовомъ нѣтъ грузовъ на это количество поѣздовъ. Впрочемъ пропускной способности дороги на участкѣ между Харьковомъ и Константиновкой мѣшаетъ станція Славянскъ и укладка 2 го пути между Славянскомъ и Кроматорской; но какъ расширеніе станціи, такъ и укладка пути уже разрѣшены и будутъ произведены за счетъ особаго облигаціоннаго капитала.

Составъ поѣздовъ зависитъ отъ типа паровозовъ и отъ профиля пути; у Азовской дороги изъ 206 паровозовъ, 40 малосильныхъ.

Наложенные платежи для желѣзныхъ дорогъ, по мнѣнію г. Губера, (упр. Хар.-Ник. ж. д.) очень стѣснительны. Въ особенности затруднительна пересылка денегъ изъ управленія дороги къ начальникамъ станцій, такъ какъ часто начальники станцій требуютъ присылки денегъ, а лица, которымъ ихъ слѣдуетъ выдать, не являются за полученіемъ по недѣли и больше; отъ этого деньги приходится нѣсколько разъ пересылать изъ управленія дороги начальнику станціи и обратно.

Хотя Азовская дорога и заявила, что перевезетъ въ этомъ году 47 мил. пудовъ угля, но на самомъ дѣлѣ можетъ перевести не болѣе 36 м. и съ усиліемъ 40 м. пудовъ. Перевозкѣ угля въ этомъ году помѣшало то, что между Славянскомъ и Кроматорской до сихъ поръ не уложенъ 2-й путь и станціи Никитовка Донецкой дороги и Славянскъ — Азовской еще не расширены. Кромѣ того настоящее воинское движеніе уменьшило перевозку угля на 50 вагоновъ въ сутки, во все время движенія.

На Кроматорской станціи Донецкой дороги вѣсы испорчены, а на остальныхъ станціяхъ той-же дороги еще не устоновлены что такъ же задерживаетъ перевозку угля.

Г. Ивановъ считаетъ спеціальный подвижной составъ вообще вреднымъ для движенія. Что-же касается до Донецкихъ полувагоновъ, то перевозку угля въ нихъ онъ считаетъ менѣе удоб-

ною чѣмъ въ крытыхъ вагонахъ, потому что: 1) уголь въ нихъ нужно перевѣшивать, при передачѣ на другую дорогу; 2) кражи угля изъ нихъ легче произвести чѣмъ изъ закрытыхъ; 3) тяговый аппаратъ въ нихъ слабъ, и 4) буфера этихъ полувагоновъ не подходятъ къ буферамъ крытыхъ вагоновъ.

На Азовской дорогѣ есть 300 такихъ угольныхъ полувагоновъ, но они теперь передѣлываются, тяговый аппаратъ дѣлается болѣе сильнымъ и буфера будутъ соотвѣтствовать буферамъ крытыхъ вагоновъ. По мнѣнію г. Губера Донецкіе полувагоны можно пускать только въ спеціальныхъ угольныхъ поѣздахъ (въ обыкновенныхъ-же поѣздахъ можетъ быть разрывъ вагоновъ) и не на обмѣнъ, а на срочный возвратъ вагоновъ. Нагрузку угля не по вѣсу а по объему г. Ивановъ считаетъ удобною, но съ условіемъ, чтобы всѣ дороги согласились принимать вагоны съ углемъ, нагруженные до извѣстной черты.

Пріемъ угля по объему устранилъ бы вопросъ о тарѣ вагоновъ, которая до сихъ поръ точно не опредѣлена.

Вообще перевѣшиваніе вагоновъ неудобно и затруднительно.

На станціи Лозовой Подкоммиссія получила на другой день (1-го августа) отъ г. Губера телеграмму (при семъ прилагаемую) (по вход. жур. № 251). въ которой онъ изъявляетъ согласіе принимать, въ видѣ опыта, уголь въ Донецкихъ полувагонахъ, съ тѣмъ, чтобы въ передаточныхъ документахъ были обозначены вѣсъ тары вагона и вѣсъ груза, которые должны быть провѣрены (тара и вѣсъ вмѣстѣ) агентомъ Харьково-Николаевской дороги. Обмѣнъ этотъ на первое время ограничивается 10-ю вагонами въ день.

Мерефа (31 іюля).

На станціи сложенъ каменный уголь, принадлежащій углепромышленнику Рубинштейну. Уголь сложенъ въ ямѣ между двумя путями дороги на землѣ Азовской дороги, которая отдана подъ складъ по 10 коп. въ мѣсяцъ за квадратную сажень. Уголь дымится.

Строятся новое депо и два жилыхъ дома.

Землянка для переѣзднаго сторожа (вырыта ниже уровня земли), съ досчатымъ поломъ; въ ней маленькая чугунная печь, въ которой нельзя варить кушанье. Помѣщеніе низко и очень тѣсное, всего 3 или 4 шага.

Постовая будка для стрѣлочника, стѣны сдѣланы изъ одного ряда досокъ.

Казарма для рабочихъ, одна половина которой занята дорожнымъ мастеромъ, помѣщеніе это очень хорошее; другая половина, по заявленію дорожнаго мастера, занята артелью рабо-

чихъ въ 4 человѣка, двѣ свѣтлыя и чистыя комнаты, но въ нихъ не оказалось никакихъ слѣдовъ наръ.

Постройка изъ старыхъ шпалъ, обмазанная глиной, въ которой оказались живущими артельные рабочіе, которые на спросъ ихъ г. Предсѣдателемъ объяснили, что въ казармѣ живутъ не рабочіе, а только одинъ старшій рабочій.

Баня, устроенная довольно хорошо.

Проходъ изъ казармы къ этимъ постройкамъ пролегаетъ по сырому и грязному мѣсту.

Водокачка, въ которой помѣщается сторожъ, но въ ней приспособленій для жилья нѣтъ никакихъ. Машинистъ живетъ отдѣльно въ довольно чистой комнатѣ.

По заявленію машиниста ему очень мало времени для отдыха, такъ какъ воду качать приходится и днемъ, и ночью.

Товарная платформа, часть которой покрыта, находится въ хорошемъ состояніи.

Въ засѣданіи Подкоммиссіи гг. Ивановъ и Губеръ объяснили: обмѣнъ вагоновъ идетъ безпрепятственно, теперь обмѣниваютъ въ день 70 вагоновъ, а раньше обмѣнивали 50 и 35 вагоновъ. Но такъ какъ между дорогами нѣтъ письменнаго условія, то поэтому Азовская дорога вполнѣ зависитъ отъ Сумской, которая сколько захочетъ столько и возьметъ вагоновъ въ обмѣнъ. Открытыя платформы Сумская дорога въ обмѣнъ совсѣмъ не принимаетъ.

Уголь Сумская дорога принимаетъ только въ крытыхъ вагонахъ, а въ открытыхъ не иначе какъ съ перевѣсомъ.

Г. Губеръ соглашается съ 1-го августа принимать Донецкіе полувагоны съ перевѣсомъ ихъ въ Мерефѣ Азовской дороги и въ Знаменкѣ Фастовской.

На Сумской станціи прибавляются 2 версты новыхъ путей, поэтому обмѣнъ можно будетъ увеличить, но г. Ивановъ не соглашается передавать болѣе 120 вагоновъ; да и вообще сомнѣвается, чтобы Сумская дорога была въ состояніи принять болѣе 100 вагоновъ въ день.

Прежде Сумская дорога браковала у Азовской до 18% вагоновъ, но теперь гороздо меньше.

На станціи Юзова 14 августа Подкоммиссіей получена выписка изъ книги предъявленныхъ къ сдачѣ вагоновъ за февраль, апрѣль, май и іюль мѣсяцы этого года, изъ которой видно, что въ нѣкоторые дни Сумская дорога браковала у Азовской до 20% вагоновъ и больше. Такъ 14-го февраля изъ 20 вагоновъ забраковано—6; 25-го апрѣля изъ 29 вагоновъ забраковано 14; 14-го мая изъ 15 вагоновъ забраковано 6; 17-го іюля изъ 70 вагоновъ забраковано 14; 30-го іюля изъ 70 вагоновъ забраковано 16 и т. д.

Выписка эта присемъ прилагается (по вход. жур. № 305).

На станціи Горловкѣ 3-го августа Подкоммиссія получила свѣденія о числѣ вагоновъ принятыхъ и забракованныхъ на Кур.-Хар.-Азов. желѣзной дорогѣ въ февралѣ и іюлѣ мѣсяцахъ, которое при семъ прилагается (по вход. жур. № 253).

Борки (1-го августа).

Жилой домъ, въ которомъ квартира начальника станціи; въ немъ-же въ небольшой комнатѣ живутъ 8 стрѣлочниковъ и 2 сторожа, изъ которыхъ одинъ женатый и имѣетъ нѣсколько человѣкъ дѣтей, комната свѣтлая и выбѣленная.

Постовая будка для стрѣлочника, стѣны изъ двойного ряда досокъ, построена хорошо.

Казарма обыкновеннаго типа, въ которой живутъ дорожный мастеръ и ремонтные рабочіе, помѣщеніе хорошее.

Въ водоемномъ зданіи стоитъ нагрѣвательная печь, въ немъ живетъ смазчикъ съ женой и дѣтьми.

Тарановка (1-го августа).

Въ жиломъ домѣ въ одной комнатѣ живутъ 4 стрѣлочника и 2 сторожа—всѣ холостые, помѣщеніе удовлетворительное. Конопатка жилаго дома очень плоха и сдѣлана только для виду.

Товарная платформа, частію крытая, на 8 вагоновъ.

Казарма обыкновеннаго типа, въ ней помѣщаются дорожный мастеръ и 5 человѣкъ рабочихъ, помѣщеніе довольно просторное.

При казармѣ баня вырытая въ землѣ, устроена довольно хорошо.

Крыши на зданіяхъ въ этомъ участкѣ гораздо лучше, чѣмъ на участкѣ до Харькова.

Алексѣевка (1-го августа).

Въ засѣданіе Подкоммиссіи товаро-отправители представили „Докладъ Алексѣевскаго Торговаго Общества“, при семъ прилагаемый (по вход. жур. № 249), и добавили къ нему слѣдующее:

Дорога изъ Алексѣевки лежащей, въ $4^1/_2$ верстахъ отъ станціи, идетъ по землѣ принадлежащей земству, а не желѣзной дороги.

Товарныхъ платформъ на станціи 2, но этого недостаточно, такъ какъ во время задержекъ, которыя бываютъ мѣсяца по два, хлѣбъ некуда складывать. Тогда его кладутъ на подстилы

устраиваемыя изъ старыхъ шпалъ, въ подстилахъ недостатка не бываетъ.

Задержки бываютъ начиная съ августа до февраля мѣсяца; въ 1877 и 78 годахъ бывали случаи, что хлѣба накоплялось на станціи до 400 вагоновъ. Начиная-же съ весны отправокъ бываетъ мало.

На платформахъ очень сыро, такъ что въ случаѣ если мѣшокъ разорвется и хлѣбъ изъ него высыпется, то собрать его невозможно, такъ какъ онъ весь измочится.

Тара у нихъ вообще хорошая, такъ какъ они отправляютъ дорогой товаръ.

Брезентовъ на станціи бываетъ не болѣе 5, а то случается что бываетъ 3 и 4 брезента. По недостачѣ брезентовъ хлѣбъ закрываютъ рогожами, которыя хотя и новыя, но такъ какъ онѣ ординарныя, то плохо защищаютъ во время дождя, поэтому хлѣбъ подъ ними промокаетъ и только прѣетъ.

Подъ пшенецу даютъ крытыхъ вагоновъ не болѣе $^1/_3$; при отправкѣ же ее на открытыхъ платформахъ на всю отправляемую партію берутъ подписки обезпеченія.

Колесы и ободья потому считаются срочнымъ грузомъ, что идутъ по-пудно, по тарифу 3-го класса.

Бывали случаи что по прибытіи хлѣба на станцію назначенія счетъ мѣстъ оказывался вѣрнымъ, по полученіи же со станціи недоставало хлѣба по вѣсу. Пробовали жаловаться, но изъ ихъ жалобъ ничего не выходило.

За перевѣсъ вагона взыскивается по 3 рубля.

Срокъ полежалаго 48 часовъ недостаточенъ, поэтому просятъ чтобы срокъ этотъ былъ увеличенъ до 96 часовъ.

Отправитель Перчихинъ сообщилъ слѣдующій случай: изъ Кенигсберга ему было прислано 120 пустыхъ мѣшковъ вѣсомъ 6 пудовъ; за провозъ съ него потребовали 37 руб. т. е. по 6 руб. за пудъ; поэтому онъ долженъ былъ отказаться отъ пріемки, такъ какъ мѣшки этого не стоютъ.

Спрошенные по поводу этихъ заявленій начальникъ станціи и г. Ивановъ объяснили: платформъ на станціи устронно на 100 вагоновъ.

Самый большой подвозъ на станцію бываетъ въ день на 30 вагоновъ.

Грузы задерживались до $1^1/_2$ мѣсяцевъ преимущественно тѣ, которые отправляются въ Севастополь, потому что Севастопольская дорога нѣсколько разъ не принимала всего количества предъявленныхъ ей къ обмѣну вагоновъ. Такіе случаи бывали даже въ апрѣлѣ и маѣ нынѣшняго года.

Бывали случаи залежей груза вагоновъ на 300.

На Севастополь идетъ со станціи половина всего хлѣба.

Съ половины августа прошлаго года хлѣбъ отправляютъ не иначе какъ въ крытыхъ вагонахъ, если же онъ идетъ на платформахъ то его закрываютъ брезентами.

Осенью прошлаго года хлѣбъ большею частію отправлялся на открытыхъ платформахъ покрытыхъ брезентами.

Но во время воинскаго движенія бывали случаи, что хлѣбъ отправлялся на Лозово-Севастопольскую дорогу на открытыхъ платформахъ, ничѣмъ не покрытый.

Брезентовъ всегда достаточно, такъ какъ станція отправляетъ не болѣе 50 вагоновъ въ день и брезентовъ на ней бываетъ не менѣе 40.

Прежде при нагрузкѣ хлѣба на открытыхъ платформахъ брали подписки обезпеченія, но уже болѣе года какъ ихъ не берутъ.

Всѣ измѣненія въ тарифѣ вывѣшиваются на станціи.

На дорогѣ продаются тарифы дорогъ 3-й группы; тарифы же остальныхъ дорогъ продаются только тѣхъ, съ которыми заключены конвенціи.

Въ настоящее время на станціи рогожъ нѣтъ, такъ какъ годныя отправлены на другія станціи, а негодныя проданы. Покупаются рогожи 2-го сорта (1-й сортъ циновки) и употребляются онѣ только на товарныхъ платформахъ.

По осмотру станціи окозалось:

Товарная платформа. Часть ее крытая и мѣстами зашита досками, крыша хорошая.—Полъ на всей платформѣ изъ крупнаго булыжнаго камня, очень не ровный и частію въ дырахъ.—На одномъ мѣстѣ открытой платформы стоитъ лужа.

На платформѣ двое вѣсовъ, которые при повѣркѣ ихъ мѣшками дали 10 пуд. 7 фун. и 10 пуд. 15 фун.; а при повѣркѣ гирями дали оба по 10 пуд. 18 фун.

Водоемное зданіе, въ которомъ живетъ смазчикъ.

Два жилыхъ дома; квартиры въ нихъ хорошія.

Краснопавловка (1-е августа).

Товарная платформа, частію крытая; платформа очень стара, столбы крыши подгнили, земляной полъ весь въ ямахъ. Назначена къ капитальному ремонту въ этомъ году.

На станціи вывѣшено объявленіе о продажѣ тарифовъ.

Лозовая-Азовская (1-го августа).

Паровозное зданіе на 12 паровозовъ, на крышѣ 2 вытяжныя трубы. Будетъ передѣлываться и тогда устроятся новыя вытяжныя трубы.

Около него сложенъ кирпичъ для кочегарныхъ ямъ, очень плохой; цѣна его 14 руб.

Складъ матеріаловъ, въ которомъ всѣ матеріалы сложены въ одномъ подвалѣ; легко воспламеняющіеся не отдѣлены.

Землянка, въ которой живутъ обтирщики паровозовъ, полъ земляной; въ ней довольно свѣтло и чисто.

Временный баракъ для стрѣлочниковъ, устроенный изъ досокъ, безъ фундамента; въ немъ устроены 4 квартиры съ маленькими окнами. Полъ земляной.

Всѣхъ стрѣлочниковъ на станціи 22 человѣка и большая ихъ часть живетъ въ окружныхъ деревняхъ.

Лозовая-Севастопольская (1-го августа).

Въ засѣданіе Подкоммиссіи были приглашены начальствующія лица Азовской дороги и командированный управляющимъ Лозово-Севастопольской дороги контролеръ Лебедевъ, которые объяснили слѣдующее:

Лозово-Севастопольская дорога примыкаетъ къ 3-й группѣ желѣзныхъ дорогъ, но съ перегрузкой вагоновъ въ Лозовой.

Документы груза адресуются прямо на Севастополь, но вагоны въ Лозовой перегружаются со взысканіемъ $^1/_2$ коп. съ пуда или по 3 руб., съ вагона.—Во время открытія дороги 1873—74 гг. существовало мнѣніе, что прямое сообщеніе съ перегрузкой гораздо выгоднѣе.

Но теперь у Лозово-Севастопольской дороги возникло желаніе вступить въ прямое сообщеніе безъ перегрузки, поводомъ къ чему главнымъ образомъ послужило воинское движеніе.

На практикѣ перегрузка менѣе мѣшаютъ движенію, чѣмъ прямая передача вагоновъ. При перегрузкѣ нѣтъ техническаго осмотра, браковки вагоновъ, вагоны дороги тотчасъ же освобождаются и съ дороги снимается отвѣтственность за грузъ при его передачѣ.

Перегрузка производится на перегрузной платформѣ, къ которой съ двухъ сторонъ подходятъ вагоны обѣихъ дорогъ. Случаи когда обѣ дороги подвезутъ груженные поѣзда нисколько не задерживаетъ перегрузки. Товары провѣряются при выгрузкѣ ихъ изъ вагоновъ, и отвѣтственность сдающей дороги прекращается съ пріемомъ отъ нея груза.

Относительно вѣса дѣло между дорогами шло до сихъ поръ благополучно. Передача грузовъ никогда не задерживалась далѣе $1^1/_2$ сутокъ.

Каменный уголь неудобно перегружать, такъ какъ при перегрузкѣ онъ растрясается, измельчается и смѣшивается съ землей.

Поэтому при перегрузкѣ угля, вагоны начали ставить рядомъ и перебрасывать лапатами изъ одного въ другой; но и при этомъ много теряется угля. За уголь берутъ по 3 руб. съ вагона все равно перегружаютъ его или нѣтъ.

Г. Ивановъ заявилъ, что въ случаѣ прямой передачи угля въ вагонахъ, деньги за перегрузку будутъ возвращаться.

На дняхъ, между Лозово-Севастопольской и Азовской дорогой послѣдовало соглашеніе о прямой передачѣ вагоновъ, причемъ вагоны Лозово-Севастопольской дороги могутъ ходить только по Азовской и Донецкой дорогамъ, она же въ обмѣнъ обязана принимать вагоны всѣхъ дорогъ 3-й группы.

Съ другими дорогами Лозово-Севастопольская дорога не вошла еще въ соглашеніе, главнымъ образомъ потому, что у нее нѣтъ запасныхъ частей для всѣхъ дорогъ, но вопросъ объ этомъ разрѣшится на съѣздѣ представителей дорогъ 3-й группы, 8-го августа.

По конвенціи, заключенной съ Азовской дорогой, Лозово-Севастопольская обязана принимать отъ Азовской дороги по 30 вагоновъ въ день; ниже этой цифры она никогда не принимала и обязаться принимать большее количество ей не позволяли средства. Если со станціи Лозовой-Севастопольской не бывало другихъ грузовъ, то принимали и большее число вагоновъ.

Между тѣмъ на Азовской дорогѣ количество грузовъ направляемыхъ на Севастопольскую дорогу нерѣдко доходило до 90 вагоновъ, а передать ихъ не представлялось возможности. Отъ этого то и происходило скопленіе грузовъ какъ на Лозовой-Азовской, такъ и на другихъ станціяхъ.

До сихъ поръ на Лозово-Севастопольской дорогѣ ходило самое большее по 3 товарныхъ поѣзда, каждый въ 25 вагоновъ, изъ одного конца въ другой; 4-й поѣздъ назначался только по участкамъ. Теперь Лозово-Севастопольская дорога купила 33 новыхъ паровоза и 200 вагоновъ, такъ что можетъ пускать пять сквозныхъ поѣздовъ, кромѣ участковыхъ.

При этомъ количествѣ поѣздовъ она въ состояніи будетъ принимать съ Азовской дороги 50 вагоновъ, изъ которыхъ 20 вагоновъ своего груза и груза Черноморскаго флота и 30 вагоновъ постороннихъ грузовъ.

Хлѣбъ на Севастопольскую дорогу идетъ изъ Харькова, Надеждина и Гавриловки, но Борвенково отправляетъ уже въ Таганрогъ. Дѣло съ хлѣбомъ усиливается съ каждымъ годомъ.

Какъ этой осенью пойдетъ хлѣбъ съ перегрузкой или безъ перегрузки, зависитъ отъ того, какъ разрѣшится на съѣздѣ вопросъ Севастопольской дороги. Но вообщехлѣбные грузы вѣроятно не будутъ задержаны.

Уголь какъ съ Донецкой, такъ и съ Азовской дороги идетъ безъ перегрузки, но уголь съ Константиновской дороги идетъ съ перегрузкой.

Вообще угольные грузы на Лозово-Севастопольскую дорогу поступаютъ:

1) Безъ перегрузки въ вагонахъ Донецкой и Азовской дорогъ.

2) Въ вагонахъ срочнаго возврата въ 24 часа, для выгрузки его въ Самойловкѣ.

3) Съ выгрузкой его на Лозовой-Севаст. — это преимущественно уголь принадлежащій обществу Лозово-Севастопольской дороги.

Англійскій уголь употребляется только для отопленія станціонныхъ домовъ.

Для своихъ потребностей Лоз.-Севаст. дорога получаетъ 4 м. пуд. угля, изъ нихъ $^9/_{10}$ съ Донецкой дороги, и $^1/_{10}$ изъ Харцизска отъ Рубинштейна и Иловайскаго. Черноморскій флотъ потребляетъ 600 т. пуд.; сахарные заводы и г. Екатеринославъ 300 т., но на Екатеринославъ движеніе угля увеличивается, такъ какъ онъ поднимается вверхъ по Днѣпру, до Черкасъ, на сахарные заводы.

Для Харьково-Николаевской дороги уголь идетъ до Александровска и оттуда спускается на баркахъ въ Николаевъ.

Лозово-Севастопольская дорога запаслась углемъ на 4 мѣсяца, но такъ какъ у нее увеличился подвижной составъ, а по правиламъ Минист. Путей Сообщенія дорога обязана на зимнее время имѣть запасъ угля на 3 мѣсяца, то придется для себя еще подвести угля. Для того, чтобы не стѣснять прямого сообщенія, Азовская дорога уголь, принадлежащій Лоз.-Севастопол. дорогѣ, скидываетъ на ст. Лозовой, а Севастопольская дорога развозитъ его въ тихое для движенія время. Теперь угля на Лозовой станціи сложено 700 т. пуд. и на Самойловкѣ 200 т. пудовъ но нужно будетъ подвести еще до 1-го января $1^1/_2$ м. пудовъ, угля для потребностей дороги.

Черноморскому флоту весь уголь поставленъ.

Тарифъ на уголь по Лоз.-Севаст. дор. $^1/_{63}$ коп.

Условіе техническаго осмотра вагоновъ Донецкой дороги до сихъ поръ не представляли затрудненій, въ обмѣнъ Лоз.-Севаст. дорога даетъ такіе-же свои полувагоны. Большею частію вагоны сдаются порожними.

Соль на Лозово-Севастопольскую дорогу поступаетъ изъ Чончаръ, Таганаша, а также Керчинская и распространяется на сѣверъ. Въ Курскѣ соль встрѣчается съ солью изъ Бахмута, Славянска, Константиновки и даже съ Эльтонской, которая приходитъ въ Курскъ другими путями. Послѣднее происходитъ оттого что та

рифъ соли на Курскъ такъ уравненъ, что въ Курскѣ соль изъ всѣхъ мѣстъ въ одной цѣнѣ.

Потеря соли въ пути происходитъ отъ худой тары, такъ какъ отъ соли мѣшки сильно портятся; но количество утраты на столько незначительно, что актовъ о недостачѣ соли никогда не составляется.

Отправители усиленно просятъ, чтобы соль перевозили на открытыхъ платформахъ, такъ какъ отъ влаги вѣсъ соли увеличивается.

Первое время отправители просили, чтобы ихъ допускали присутствовать при перегрузкахъ соли, масла и т. д. и управленіе обѣихъ дорогъ разрѣшило это.

Соль по обѣимъ дорогамъ идетъ по $^1/_{30}$ коп.

Лѣсъ 9-ти и 10-ти аршинный безъ всякаго затрудненія грузится на платформы, но грузить 12 арш. и болѣе, бываетъ неудобно, такъ какъ требуется болѣе тщательная нагрузка и въ Лозовой не всегда бываетъ приспособленный для этого подвижной составъ; въ такихъ случаяхъ лѣса нагружаютъ на 2 платформы 1200 пудовъ; вѣсъ этотъ выходитъ легко и даже бываетъ перегрузъ.

На Азовской дорогѣ есть только 6 паръ, приспособленныхъ для перевозки длиннаго лѣса.

Приспособленіе состоитъ въ томъ что платформы скованы между собою цѣпями, на нихъ желѣзныя стойки, которыя сверху схватываются цѣпями же.

На Лозово-Севастопольской дорогѣ есть приспособленныя для длиннаго лѣса платформы, но онѣ не скованы между собою.

Длинные рельсы по Азовской дорогѣ нагружаются такимъ образомъ: рельсы грузятъ черезъ одну платформу, на которую кладутъ деревянныя брусья, а на нихъ уже потомъ и кладутся рельсы; такъ что при перевозки рельсы находятся въ разныхъ плоскостяхъ.

По осмотру станціи оказалось:

Паровозное зданіе на 2 паровоза, стоитъ безъ употребленія; половина его занята ремонтными рабочими, составителемъ поѣздовъ и сцѣпщикомъ, а въ другой половинѣ устроены 4 квартиры.

Перегрузная платформа, въ длину которой могутъ установиться 23 вагона; половина ее крытая.

Жилой домъ, въ которомъ 4 хорошія квартиры.

Будка, въ которой живетъ дорожный мастеръ, помѣщеніе хорошее.

Землянка, въ которой помѣщаются: два переѣздныхъ сторожа въ одной комнатѣ, изъ нихъ одинъ женатый; два путевыхъ сто-

рожа въ одной комнатѣ и артельный староста въ одной комнатѣ. Помѣщенія грязныя и темныя.

На ст. Лозовой Подкоммиссія получила отношеніе Екатеринославской Городской Думы отъ 23 іюля за № 2962, съ приложеніемъ записки о проведеніи желѣзной дороги на г. Екатеринославъ.

Надеждино (2-го августа).

Въ жиломъ домѣ 4 стрѣлочника и 2 рабочихъ живутъ въ двухъ комнатахъ, помѣщеніе хорошее.

Въ водоемномъ зданіи живутъ смазчикъ и кочегаръ, помѣщеніе хорошее.

Товарная платформа, крытая ея часть зашелевана съ боковъ досками; на открытой части платформы мостовая не совсѣмъ удовлетворительная.

Вѣсы въ багажной и на товарной платформѣ оказались вѣрными.

Гавриловка (12 августа).

Товарная платформа, часть которой крытая.

На пути Подкоммиссія останавливалась для осмотра сторожевой будки № 314, при осмотрѣ которой оказалось:

Не ремонтирована она въ теченіи 3-хъ лѣтъ; нижніе вѣнцы сгнили и полъ провалился.

Барвенково (25-го августа).

Въ засѣданіе Подкоммиссіи мѣстные Барвенковскіе товароотправители представили заявленіе (по вход. жур. № 252), къ которому добавили слѣдующее.

Крыша на платформѣ очень высока и съ боковъ не зашелевана, отъ чего подъ нее забиваются дождь и снѣгъ; на платформу можно помѣстить хлѣба на 150 вагоновъ, по этому, во время большихъ залежей, хлѣбъ складывается на подстилы, на которыхъ онъ тоже не весь помѣщается.

Залежи хлѣба бываютъ большія, со станціи хлѣбъ не отправляется мѣсяца по два. Прошлый годъ былъ неурожайный и то вся станція заваливалась хлѣбомъ, а въ 1876 г., во время воинскаго движенія, на станціи скоплялось хлѣба вагоновъ на 300. Въ 1875 г. отправка тоже была затруднительна, давали въ мѣсяцъ по 2 и по 3 вагона. Вообще-же въ сутки даютъ отъ 10 до 20 вагоновъ, а случается и такъ что ничего не даютъ. Хотя до Таганрога хлѣбъ идетъ отъ 3 до 7 дней, но большею частію 3

дня; но, вслѣдствіе задержекъ въ отправкѣ со станціи, невозможно брать на себя доставку на срокъ, хотя конторы въ Таганрогѣ и дѣлаютъ такія предложенія.

Въ 1875 г. мѣстный отправитель Бамбари обязался доставить Скарамангѣ 100 вагоновъ хлѣба до 1-го августа; хотя хлѣбъ и былъ весь вывезенъ на станцію 10 и 20 іюля, но въ Таганрогъ онъ пришелъ только 20 августа, когда цѣны упали на 1 руб. 75 коп. съ четверти; по этому вмѣсто того, чтобы получить по 50 коп. съ четверти барыша, онъ получилъ по 1 руб. 25 коп. убытка.

Кромѣ того отправители терпятъ убытки и оттого еще, что на станцію хлѣбъ ввозятъ сухимъ, а тутъ онъ мокнетъ

Брезентовъ на станціи нужно 75, а держатъ только по 3 и не болѣе 5. Рогожъ давали, но мало; рогожи защищаютъ только отъ снѣга, а отъ дождя совсѣмъ не защищаютъ. Поэтому брезенты имѣютъ большею частію собственные.

Отправляется хлѣбъ на половину въ закрытыхъ вагонахъ и на открытыхъ платформахъ; въ послѣднемъ случаѣ закрываютъ его собственными брезентами.

Очередная книга ведется и очередь строго соблюдается. Прежде была продажа вагоновъ и другія злоупотребленія, но теперь этого нѣтъ. Начальникомъ станц. и контролеромъ движенія очень довольны.

Подписки обезпеченія берутъ на всю партію если въ ней окажется только нѣсколько худыхъ мѣшковъ. Вообще же они хлѣбъ ссыпаютъ въ парусинные мѣшки, такъ какъ въ Таганрогъ идетъ хлѣбъ только въ парусинныхъ мѣшкахъ, въ травяныхъ же мѣшкахъ хлѣбъ идетъ въ Николаевъ.

Хлѣбъ взвѣшивается по привозѣ его на станцію и на ввозномъ ярлыкѣ означается вѣсъ, за который дорога отвѣчаетъ; квитанціи же выдаются при нагрузѣ въ вагоны.

Десятичные вѣсы не понимаютъ и вѣсъ на нихъ никогда не сходится съ коромысловыми вѣсами. Вѣсъ на нихъ обыкновенно оказывается не въ пользу отправителя. Такъ что по прибытіи въ Таганрогъ при перевѣскѣ на станціи, вѣсъ оказывается всегда вѣрнымъ, такъ что случаевъ недовѣса со стороны дороги не бывало, а при перевѣскѣ въ конторахъ на коромысловыхъ вѣсахъ не оказывается хлѣба среднимъ числомъ пудовъ 8 съ вагона.

При розсыпкѣ хлѣба здѣсь на станціи они его подбираютъ а въ Таганрогѣ, гдѣ мѣшки бросаютъ на острую булыжную мостовую платформы, отчего мѣшки рвутся, разсыпанный хлѣбъ неизвѣстно кѣмъ подбирается.

Выгрузка хлѣба въ Таганрогѣ не задерживается болѣе сутокъ. За нагрузку и выгрузку взыскиваютъ по 6 р. съ вагона (3 руб. за нагрузку и 3 руб. за выгрузку), а если нанимать

частнымъ образомъ то нагрузка и выгрызка стоитъ 80 коп. съ вагона. Здѣсь въ Барвенковѣ, гдѣ рабочихъ много во всякое время, артель за нагрузку платитъ по 40 к. съ вагона; 4 человѣка могутъ въ день нагрузить 20 вагоновъ. Нагрузка производится ручная. За полежалое дорога взыскиваетъ, а за то что хлѣбъ залеживается на станціи сама ничего не платитъ. Тарифъ на Таганрогъ $^1/_{21}$ а на Севостополь $^1/_{36}$; по этому разсчету четверть на Таганрогъ обходится 1 р. 12 к. а на Севастополь 1 р. 25 к. Азовская дорога скидку съ тарифа дѣлаетъ только изъ Краснопавловки, отчего провозъ оттуда до Таганрога обходится 1 р. 8 к. съ четверти, не смотря на то что Краснопавловка отъ Таганрога дальше Барвенкова на 100 верстъ. Хлѣбъ въ Барвенково везутъ за 100 и даже за 150 верстъ; сюда охотнѣе везутъ потому что въ Барвенковѣ, какъ въ большомъ селѣ, чумакъ можетъ для себя все купить. Весь хлѣбъ ссыпной; его складываютъ сначала въ амбары и потомъ уже вывозятъ на станцію. Въ Барвенковѣ амбаровъ на 50 т. четвертей.

Главнымъ образомъ хлѣбъ идетъ осенью и отправляютъ его весь въ Таганрогъ, гдѣ и продаютъ въ конторы черезъ коммиссіонеровъ. Во время же войны отправляли хлѣбъ на сѣверъ. Со станціи Таганрогъ въ конторы хлѣбъ возятъ дрягели, которые получаютъ за это по 10 и 20 к. съ четверти.

По осмотру станціи оказалось:

Крытая товарная платформа, съ боковъ зашелеванная досками, съ земляным поломъ; по заявленію начальника станціи подъ хлѣбъ подкладываются шпалы.

Другая платформа довольно низко покрытая, съ деревяннымъ поломъ; дождь забиваетъ только земляную часть платформы.

Открытая платформа съ деревяннымъ поломъ.

Еще крытая платформа съ высокой крышей; подъ нее дождь забиваетъ. Во время осмотра шелъ дождь и платформу всю смочило.

Всѣхъ крытыхъ платформъ на станціи 65 погонныхъ саженъ.

Вѣсы на платформѣ, при провѣркѣ ихъ пятью пудами гирь, оказались вѣрными. Брезентовъ на станціи 8; но по требованію высылаютъ еще 10 и 15.

Около платформы складъ лѣсныхъ матеріаловъ, на землѣ сдаваемой въ аренду.

Жилой домъ построенный изъ досокъ; ремонтировался 5 лѣтъ тому назадъ; въ полахъ и стѣнахъ дыры, въ немъ живутъ два слесаря и жандармъ, каждый въ отдѣльной комнатѣ. Жандармъ жалуется на холодъ и заявилъ что зимой на полу и стѣнахъ образуется ледъ.

Стрѣлочники живутъ на частныхъ квартирахъ, но для нихъ строится новый домъ, срубъ котораго почти готовъ.

Ставроково (2 августа).

Товарная платформа, крытая часть 10 саж. и открытая 15 саж., крыша удовлетворительная хотя частію и проржавела, полъ—мостовая изъ крупныхъ камней.

Славянскъ (2 августа).

Въ засѣданіи Подкоммиссіи отправитель Вержбицкій заявилъ слѣдующее:

Онъ отправляетъ дрова изъ Славянска, Константиновки и Ставрокова и прежде у него принимали ихъ по тарифу $^1/_{36}$ коп. а теперь объявили что дрова эти будутъ приниматься какъ лѣсной матеріалъ по $^1/_{30}$ коп. Этотъ тарифъ установленъ только для трехъ сказанныхъ станцій, съ другихъ же станцій такіе же дрова принимаютъ по тарифу $^1/_{36}$ коп. Отправляетъ онъ дубъ, ясень, липу и кленъ и продаетъ ихъ какъ дрова на шахты Горлова и Французскаго Общества, а что тамъ съ ними дѣлается ему неизвѣстно, онъ знаетъ, что заводъ Юза отапливается такими же точно дровами.

Начальникъ станціи объяснилъ что онъ поступилъ такъ, на основаніи предписанія контролера Рудницкаго, который, предполагаетъ, что дрова эти идутъ на шахты для подпоркъ и поэтому ихъ слѣдуетъ таксировать, не какъ дрова, а какъ лѣсной матеріалъ.

Здѣсь на югѣ дрова не пилятся, какъ на сѣверѣ, а продаются полѣньями въ 3 аршина длиной и могутъ идти какъ для стоекъ, такъ и для дровъ; пилятъ же эти 3-хъ аршинныя полѣнья уже дома (начальникъ станціи подтвердилъ это).

Изъ Барвенкова Азовская дорога покупаетъ для распилокъ такія же 3-хъ аршинныя дрова.

Швырковыя дрова получаются только желѣзными дорогами для ростопокъ; частныя же лица такихъ дровъ не покупаютъ (начальникъ ст. подтвердилъ это).

Съ Константиновской дороги этотъ же матеріалъ отправляется какъ дрова и со станціи Барвенково, находящейся въ участкѣ же Рудницкаго, они таксируютъ по $^1/_{36}$ коп. Распоряженіе о переносѣ этихъ дровъ въ высшій тарифъ было сдѣлано вдругъ, безъ всякаго предувѣдомленія г. Вержбицкаго (начальникъ станціи подтвердилъ это).

Такой быстрый переносъ товара изъ низшаго класса въ высшій, ставитъ торговца въ безвыходное положеніе, такъ какъ въ разсчетѣ на тарифъ, онъ можетъ запастись товаромъ, заклю-

чить условіе о поставкѣ его по извѣстной цѣнѣ и такимъ образомъ получить вмѣсто барыша убытокъ. Г. Вержбицкій жаловался управляющему дорогой, но отвѣта еще не получилъ.

Ему таксируютъ даже по $^1/_{30}$ коп. полѣнья въ 1 аршинъ длиной.

Кроматорская (2-го августа).

Въ засѣданіи Подкоммиссіи вмѣстѣ съ другими лицами былъ приглашенъ управляющій Донецкой дорогой г. Печковскій, который объяснилъ слѣдующее:

Кроматорская, какъ оконечная станція Донецкой дороги выбрана потому, что баронъ Шернваль держался того мнѣнія, что вновь строящіяся дороги не должны примыкать къ существующимъ уже дорогамъ, на большихъ станціяхъ, такъ какъ станціи эти всегда приходится передѣлывать, что стоитъ очень дорого. Это мнѣніе отчасти справедливо, такъ какъ Славянская станція потребовала бы огромныхъ расходовъ для приспособленія къ пріему грузовъ, если бы Донецкая примкнула къ Азовской въ Славянскѣ. Отъ того только, что примкнула Донецкая дорога и теперь даже потребовалось въ Славянскѣ уложить 5 новыхъ путей. А теперь вопросъ разрѣшается укладкой втораго пути между Славянскомъ и Кроматорской и если бы этотъ путь былъ уложенъ, то многія теперешнія затрудненія не существовали бы. Станція Кроматорская въ настоящее время можетъ передавать и принимать 300 вагоновъ въ день.

Г. Бабинъ сказалъ, что по его мнѣнію укладкой втораго пути между Славянскомъ и Кроматорской вопросъ о передачѣ не разрѣшается, такъ какъ Азовская дорога всетаки не можетъ принимать отъ Донецкой дороги 300 вагоновъ, но если бы былъ уложенъ второй путь по всей линіи Азовской дороги, то она могла бы свободно принять 300 вагоновъ; въ настоящее же время второй путь между Славянскомъ и Кроматорской будетъ играть только роль соединительнаго пути между Донецкой и Азовской дорогами.

Теперь весь обмѣнъ и техническій осмотръ происходитъ на Крамоторской, съ укладкой же 2-го пути технический агентъ Азовской дороги будетъ жить въ Крамоторской, а Донецкой дороги въ Славянскѣ; передаваться же вагоны будутъ по 2-му пути.

Далѣе г. Печковскій объяснилъ:

Дороги 3-й группы отказались принимать въ прямомъ сообщеніи угольные вагоны Донецкой дороги, поэтому Донецкая дорога должна была совсѣмъ отказаться отъ прямого сообщенія, такъ какъ большинство ея подвижного состава со-

ставляютъ угольные вагоны. У нее всего 260 крытыхъ вагоновъ, 240 платформъ и 1,603 угольныхъ вагона. Между тѣмъ при прямомъ сообщеніи она должна была выслать 23-мъ дорогамъ запасныя части отъ своихъ обыкновенныхъ вагоновъ и платформъ. Наконецъ съ Азовской дорогой Донецкая заключила частное соглашеніе, по которому Азовская дорога согласилась принимать въ обмѣнъ угольные вагоны, сначала 20, потомъ 40, 50, 74, наконецъ 94 въ Кроматорской и 20 въ Никитовкѣ, а всего 114 вагоновъ. Особенность этого соглашенія состоитъ въ томъ, что Азовская дорога принимаетъ въ обмѣнъ угольные вагоны только въ предѣлахъ тѣхъ дорогъ, которые согласятся принимать ихъ въ обмѣнъ. Поэтому они поступали такимъ образомъ. Назначенный на Севастопольскую дорогу уголь изъ Славянска отправляли до Лозовой-Азовской, а потомъ его сгружали; это заставило войти въ соглашеніе Севастопольскую дорогу, которая теперь принимаетъ 60 вагоновъ. То же сдѣлано съ Ростовской дорогой, которая тоже вошла въ соглашеніе, и теперь осталась только Харьково-Николаевская дорога, которая тоже кажется идетъ на соглашеніе.

Сама по себѣ Харьково-Николаевская дорога для Донецкой не важна, но важна Фастовская дорога, куда требуется 20 мил. угля и которая согласна принимать въ обмѣнъ Донецкіе вагоны нагруженные углемъ.

На дняхъ вѣроятно состоится Высочайшее повелѣніе о томъ, что Министръ Путей Сообщенія будетъ имѣть право заставить дорогу принимать поѣзда сосѣдней дороги и пропускать ихъ по своему пути. Тогда вопросъ разрѣшится самъ собою.

Типъ Донецкихъ угольныхъ вагоновъ созданъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія и Донецкой дорогѣ было поставлено въ обязательство принять извѣстное число ихъ. Донецкая дорога половину подвижнаго состава заказывала сама и просила позволенія заказать обыкновенный подвижной составъ, но ей этого не позволили.

Г. Предсѣдатель высказалъ г. Печковскому тѣ возраженія, которыя были выслушаны Подкоммиссіей противъ Донецкихъ вагоновъ въ предъидущихъ ея засѣданіяхъ, на это г. Печковскій объяснилъ:

Относительно обмѣна цѣннаго вагона на менѣе цѣнный.

Передача происходила по роду подвижнаго состава и дороги знаютъ что и за кѣмъ состоитъ. Но кромѣ того всѣ дороги: Азовская, Харьковово-Николаевская, Севастопольская, Фастовская и Сумская имѣютъ этотъ же самый подвижной составъ, которымъ могутъ обмѣниваться. Высокобортныя платформы съ этой точки зрѣнія одинаковы съ Донецкими вагонами.

До сихъ поръ вопросъ такъ не ставился а то его легко было бы благопріятно разрѣшить.

Относительно вмѣстимости Донецкихъ вагоновъ для другихъ грузовъ.

Угля въ нихъ вмѣщается 600 пудовъ, но не всѣ угли одинаковы: Орѣховскаго входитъ 588 пуд., а есть такіе, которыхъ входитъ и 620 пудовъ. Камень, алебастръ, хлѣбъ и соль въ нихъ возить возможно; на Донецкой дорогѣ весь камень для построекъ перевезенъ въ этихъ вагонахъ и это находили выгоднымъ. Нельзя возить въ нихъ шерсть, масло, рыбу.

Для возки въ этихъ вагонахъ хлѣба, можно на нихъ устроить откидную крышу.

Завѣдующій движеніемъ Азовской дороги г. Савицкій отрицаетъ, чтобы въ угольный вагонъ можно было нагрузить 600 пудовъ; г. Печковскій предложилъ произвести опытъ, для того чтобы убѣдиться.

Относительно отсутствія путей и несоотвѣтствія буферовъ.

Буфера угольныхъ вагоновъ подходятъ къ буферамъ обыкновенныхъ, разница такая же какая встрѣчается и съ буферами крытыхъ вагоновъ.

Цѣпей для сцѣпленія въ угольныхъ вагонахъ нѣтъ и онъ ихъ считаетъ совершенно лишними, такъ какъ въ случаѣ разрыва поѣзда, цѣпи нисколько не помагаютъ. На Донецкой дорогѣ есть подъемы 0,001 при длинѣ подъема въ 15 верстъ; возятъ по 25 груженыхъ и 35 порожнихъ вагоновъ, а двойной тягой возили и больше и разрывовъ не бываетъ. Есть сцѣпки и неудовлетворительныя, но это зависитъ отъ завода. Но если-бы было высказано что цѣпи составляютъ препятствіе къ пріему угольныхъ вагоновъ, то ихъ не трудно придѣлать.

Такъ какъ на дорогахъ вообще мало бываетъ обратныхъ грузовъ, то угольные вагоны выгоднѣе возить нежели крытые, потому-что въ угольномъ вагонѣ 250 пуд., а въ крытомъ 436. Хотя количество осей и играетъ въ поѣздѣ важную роль, но на практикѣ всегда 5 угольныхъ считается за 4 крытыхъ.

Такъ какъ крытый вагонъ вѣситъ 436 пудъ, и поднимаетъ 600 пуд., а угольный вагонъ вѣситъ 250 и поднимаетъ тѣ-же 600 пуд., то поэтому въ угольномъ вагонѣ только 42% мертваго груза, а въ крытомъ 72%.

Для угля крытые вагоны неудобны потому: 1) что въ нихъ для нагрузки нужно входить, и 2) каждый вагонъ нужно перевѣшивать. Тогда какъ въ угольномъ вагонѣ уголь можно отправлять по объему; нужно только узнать вѣсъ угля каждаго рудника и тогда грузить безъ взвѣшиванія.

Теперь взвѣшиваютъ потому, что принята пріемка и сдача по вѣсу.

Отправители Іохманъ и Залунинъ обратились въ Подкоммиссію съ заявленіемъ о томъ, что Азовская дорога не принимаетъ товара до Кроматорской, такъ какъ она считается у нея полустанціей. По ихъ мнѣнію слѣдуетъ допустить эту пріемку, потому что Кроматорская теперь сдѣлалась большей станціей.

Дружковка (3-го августа).

Товарная платформа, половина ее покрыта; на ней 2 вѣсовъ. На станціи 6 брезентовъ.

Пакгауза нѣтъ.

Казарма обыкновеннаго типа, въ которой, въ двухъ чистыхъ и свѣтлыхъ комнатахъ живутъ 6 человѣкъ рабочихъ, помѣщеніе очень хорошее.

Жилой домъ, въ которомъ живутъ, въ одной комнатѣ 2 женатыхъ сторожа, въ другой 3 холостыхъ стрѣлочника.

Одинъ стрѣлочникъ живетъ въ землянкѣ.

Константиновка (3 го августа).

Въ засѣданіе Подкоммиссіи, кромѣ лицъ начальствующихъ Азовской дороги, были приглашены г Печковскій и управляющій Константиновской дорогой г. Икенъ; всѣ эти лица объяснили слѣдующее.

Константиновская дорога построена въ 1871 и открыта въ 1872 году.

Вопросъ о продолженіе ее до Маріуполя еще не разрѣшенъ, а есть только Высочайшее повелѣніе объ отчужденіи земель и устройстѣ землянаго полотна.

Уклоны на этой дорогѣ не болѣе 0,008. Въ поѣздахъ, которые идутъ подъ уклонъ, пускаютъ 25 вагоновъ, а на уклонъ 18 вагоновъ. Подвижной составъ Констант. дороги состоитъ изъ 102 крытыхъ вагоновъ и 138 высокобортныхъ платформъ.

Уголь на платформы грузятъ только тотъ который идетъ на Азовскую и Севастопольскую дороги; остальной же въ крытые вагоны.

На Константиновской дорогѣ не на всѣхъ угольныхъ станціяхъ есть вѣсы, но въ этомъ году будутъ устроены. Нѣкоторые вѣсы коротки и поэтому теперь удлиняются. Съ Азовской дорогой Константиновская прежде обмѣнивалась 45 вагонами, а теперь 64 вагона въ сутки. На августъ мѣсяцъ заявлено угля на

130 вагоновъ въ день, такъ что обмѣнъ слѣдуетъ увеличить. Теперь угля не заготовляется много, потому что его некуда вывести.

Техническій осмотръ производится также какъ и на другихъ дорогахъ.

Бракуется вагоновъ самое большое 12%. Съ Константиновской на Азовскую дорогу идетъ только уголь. Азовская-же большею частію передаетъ пустые вагоны, груженыхъ очень мало, такъ какъ передается только лѣсъ, кирпичъ, а иногда мануфактурные товары.

Соединеніе Константиновской дороги съ Азовской въ техническомъ отношеніи устроено очень хорошо, между станціями есть соединительный путь, поэтому задержекъ въ передачѣ нѣтъ, передача продолжается 3—4 часа; принимаютъ то количество вагоновъ, которое предъявлено къ сдачѣ. Отъ снѣжныхъ заносовъ и въ исключительныхъ случаяхъ бываетъ загроможденіе станціи Константиновской дороги, но только это рѣдко бываетъ. Г. Савицкій заявилъ, что при передачахъ часто вѣсъ оказывается не вѣрнымъ, самый большой недогрузъ бываетъ 100 пудовъ, но обыкновенно пудовъ 20. Въ крытыхъ вагонахъ недовѣсъ случается чаще.

Г. Икенъ объяснилъ, что Константиновская дорога обыкновенно при нагрузкѣ провѣряетъ тару вагона, станція назначенія принимаетъ вѣсъ тары тотъ, который написанъ на вагонѣ, отъ этого можетъ случиться разница въ исчисленіи вѣса угля. Были случаи что кажущійся недогрузъ доказывали невѣрностью тары. Недоразумѣнія устранились бы, если-бы всѣ дороги согласились провѣрить тару своихъ вагоновъ, но всѣ отъ этого отказываются, такъ такъ провѣрка стоитъ большихъ расходовъ. измѣненіе тары происходитъ отъ усышки деревянныхъ частей и уменьшенія вѣса желѣзныхъ.

Поэтому то, такъ какъ Константиновская дорога грузитъ 600 пудовъ только послѣ повѣрки тары то и можетъ произойдти большая разница; напр., на вагонѣ написана тара 450 пуд., а на самомъ дѣлѣ онъ вѣситъ 400 пуд. По этому то нагрузка угля по объему удобнѣе и цѣлесообразнѣе. Но въ крытые вагоны уголь нельзя нагружать по объему, такъ какъ тамъ уголь грузится по сторонамъ, а не по стѣнкѣ.

Другая причина недостачи угля, это преміи машинистамъ, такъ какъ они похищаютъ уголь въ пути. Донецкая дорога не выдаетъ машинистамъ премій.

Третья причина это расхищенія угля на станціи, такъ какъ вагонъ открытымъ стоитъ иногда на станціи назначенія нѣсколько дней, и въ это время уголь до пріемки расхищается.

Чтобы предохранить уголь отъ расхищенія Донецкая дорога дѣлаетъ на немъ по трафарету клеймо станціи отправленія.

И 4-я причина недостачи есть та, что уголь грузится сырымъ, а на станцію назначенія приходитъ болѣе сухимъ.

На Константиновкѣ-Азовской недостача бываетъ рѣдко, но всего хуже имѣть дѣло съ дорогами Харьково-Николаевской и Курско-Кіевской.

Въ крытыхъ вагонахъ за недостачу угля отвѣчаетъ та дорога, чья пломба стоитъ на вагонѣ.

Передача грузовъ на условіяхъ срочнаго возврата вагоновъ въ частности возможна, но при большой передачѣ грузовъ невозможна, такъ какъ нельзя въ срокъ получить вагонъ съ большаго разстоянія (напр., изъ Москвы, до которой 1,200 верстъ) и можно остаться самой дорогѣ безъ вагоновъ.

При условіяхъ возврата вагоновъ на срокъ, пробѣгъ вагона въ сутки считается въ 125 верстъ и затѣмъ уже за каждыя просроченныя сутки платятъ какъ за наемъ вагона, и кромѣ того за пробѣгъ его съ оси.

У Азовской дороги есть условіе съ Кавказской дорогой о срочномъ возвратѣ вагоновъ; на перевозку Кавказскихъ грузовъ въ Таганрогъ, за провозъ полагается 3 р. съ вагона, срокъ возврата четверо сутокъ, и за каждый просроченный день 3 руб. Азовская дорога имѣетъ права грузить въ эти вагоны изъ Таганрога товары назначаемые на Кавказкую дорогу.

Распредѣленіе угольныхъ вагоновъ выборными не представляетъ затрудненія. Константиновская дорога отъ этого выиграла, а Донецкая проиграла, такъ какъ уголь первой большею частію запроданъ привеллегированнымъ, а второй не привеллигированнымъ.

Раздѣленіе угольныхъ потребителей на категоріи есть необходимое зло, такъ какъ нельзя не заботится о томъ, чтобы желѣзныя дороги и заводы имѣли постоянно топливо.

По осмотру станціи оказалось:

Товарная платформа, часть ея крытая, находится въ удовлетворительномъ состояніи. Около нея положены подстилы. На платформѣ вѣсы, которые при повѣркѣ показали на 2 пуд., 2 фун. разницы.

Подъ платформу, по заявленію артельщика, забиваетъ снѣгъ и дождь.

Жилой домъ, въ которомъ живутъ, въ одной хорошей комнатѣ 2 стрѣлочника; 6 рабочихъ и женатый старшій рабочій живутъ въ 2-хъ хорошихъ комнатахъ.

Домъ, въ которомъ живутъ 2 машиниста и смазчикъ, помѣщеніе хорошее.

Землянка, въ которой живутъ дополнительные ремонтные рабочіе, помѣщеніе удовлетворительное.

Щербиновка (3-го августа).

Отправитель Шейерманъ заявилъ, что на станціи вѣсы устроены на подъемѣ (отъ станціи) и поэтому зимой нагрузка угля затруднительна; вагоны нужно подавать руками, а паровозами нельзя, такъ какъ на пути устроены вѣсы. Мѣсто для склада угля низкое и весной его заливаетъ водой.

На спросъ предсѣдателя начальникъ станціи объяснилъ, что онъ мѣсяцъ тому назадъ получилъ разрѣшеніе, принимать на поѣздъ пассажировъ съ платою отъ Щербиновки, но что билеты еще не высланы и поэтому онъ теперь отправляетъ пассажировъ по квитанціямъ.

По осмотру станціи оказалось:

Землянка, въ которой живутъ два стрѣлочника, помѣщеніе сырое и холодное

Землянка, въ которой живутъ 2 стрѣлочника, женатый и холостой, помѣщеніе холодное.

Начальникъ станціи заявилъ, что зимой эти стрѣлочники живутъ въ двойной будкѣ, но по осмотру этой будки оказалось, что въ ней живутъ въ двухъ небольшихъ комнатахъ два старшихъ стрѣлочника—оба женатые, и въ одной комнатѣ два сторожа. Больше-же помѣщенія въ ней нѣтъ.

Никитовка (3-го августа).

Въ засѣданіе Подкоммиссіи были приглашены лица начальствующія на Азовской дороги и управляющій Донецкой дорогой г. Печковскій, которые объяснили:

По условію Донецкая дорога передаетъ Азовской 30 вагоновъ въ день.

На Кроматорской станціи передача вагоновъ удобнѣе, несмотря на то что такъ пріемная станція отстоитъ на 12—верстъ, но тамъ у Азовской дороги есть депо, станцію она расширила и по этому можетъ принять большее число вагоновъ и гораздо легче совершить самый пріемъ. Но техническія условія для передачи удовлетворительны и на Никитовкѣ.

Пассажирское зданіе на станціи расширено на счетъ Донецкой дороги и, кромѣ того, она еще платитъ за помѣщеніе около 5000 руб. въ годъ.

Къ Никитовкѣ тяготѣютъ копи Луганской вѣтви и двѣ станціи Звѣревской вѣтви.

Но теперь вслѣдствіе уравненія тарифа всѣ грузы съ этихъ копей начинаютъ тяготѣть къ Кроматорской. Съ устройствомъ же Маріупольской дороги всѣ южные грузы пойдутъ по Кринич-ной вѣтвѣ, такъ что значеніе Никитовка совсѣмъ потеряетъ.

Главное движеніе угля на сѣверъ. На югъ-же отправляется не болѣе 10 вагоновъ, такъ какъ черезъ Таганрогъ, вслѣдствіе перегрузки, уголь отправлять невыгодно.

Вагоны бракуются больше Азовской дорогой; открытые больше, а закрытые меньше; всего-же до 15%. Открытые вагоны строже принимаются, потому что ихъ не всегда принимаютъ другія дороги.

По распредѣленію выборныхъ на августъ мѣсяцъ назначено 600 вагоновъ, но этого количества недостаточно даже для привелегированныхъ получателей угля. По теперешнему распредѣленію желѣзныя дороги получаютъ уголь сполна; сахарные заводы 60%, а остальные получали только 15%.

Задержки въ пріемѣ вагоновъ на Азовскую дорогу происходятъ вслѣдствіе Высочайшихъ проѣздовъ, въ ярмочное время и оттого еще, что Харьково-Николаевская дорога часто прекращаетъ пріемъ вагоновъ съ углемъ безъ всякаго предувѣдомленія. Такъ въ іюнѣ было задержено 288 вагоновъ вслѣдствіе Высочайшаго проѣзда; а съ 7-го іюля стояли на станціи вагоны, которыхъ и теперь еще осталось 28 вагоновъ, оттого что Харьково-Николаевская дорога прекратила пріемъ. Желательно было-бы установить какой нибудь срокъ для предупрежденія о прекращеніи пріема. Задержка по случаю Высочайшаго проѣзда отразится и на Кроматорскомъ углѣ, такъ какъ все движеніе по дорогѣ задержалось на 4 дня.

При распредѣленіи вагоновъ Донецкая дорога отказалась возить уголь для Харьково-Николаевской дороги и для Сумскаго ея участка потому, что она не принимаетъ ее открытыхъ вагоновъ, а закрытыхъ у нее очень мало. Уголь, назначенный для этихъ дорогъ, она отправляетъ на Мерефу-Азовскую, гдѣ его и выгружаютъ.

Дороги Юго-Западнаго Общества и Фастовская изъявили согласіе принимать уголь въ Донецкихъ вагонахъ; отказываются только Харьково-Николаевская и Сумская.

По мнѣнію г. Дыммана, Донецкая дорога имѣетъ возможность отправлять уголь на Сумскую дорогу въ своихъ крытыхъ вагонахъ. Г. Печковскій возразилъ на это, что Донецкая дорога до 25 іюля могла удовлетворить только требованія угля на Фастовскую дорогу, куда по неволѣ должна быть отправлять уголь въ

крытыхъ вагонахъ, такъ какъ открытые Харьково-Николаевская дорога не пропускаетъ. Слѣд. о доставленіи угля въ крытыхъ вагонахъ на Сумскую дорогу нельзя было и думать.

При этомъ прилагается „Договоръ о порядкѣ передачи, пріема, перегрузки товаровъ и обмѣна вагоновъ на станціяхъ Кроматоровкѣ и Никитовкѣ, въ прямомъ сообщеніи между Курско-Харьково-Азовской и Донецкой Каменно-угольной желѣзными дорогами“ (по вход. жур. № 254).

Харцизская (4-го августа).

Въ водоемномъ зданіи живутъ стукольщикъ, смазчикъ и кочегаръ, помѣщеніе тѣсное и зимой въ немъ холодно.

Жилой домъ, въ которомъ хорошая квартира фельдшера; аптека оказалась въ порядкѣ. Фундаментъ сложенъ безъ связи такъ что кирпичи отдираются руками; рубка стѣнъ очень плохая и конопатка скверная. Баня хорошо устроенная.

Отдѣльный домъ, въ которомъ очень хорошая квартира письмоводителя начальника дистанціи

Складъ начальника дистанціи.

Паровозное зданіе на 12 паровозовъ, при немъ небольшой магазинъ и квартиры для служащихъ, комнаты низкія.

Крытая платформа, а на ней вѣсы.

Въ подвальномъ этажѣ пассажирскаго зданія помѣщаются: съ одной стороны кухня—душная, низкая и темная; комната буфетчика и комната для прислуги, въ которой помѣщаются 12 человѣкъ, лакеи и прачки живутъ вмѣстѣ, и тутъ-же стираютъ бѣлье. Во всемъ помѣщеніи по заявленію буфетчика очень сыро. Съ другой стороны подвальнаго этажа живутъ: въ маленькой комнатѣ 4 сторожа, въ другой комнатѣ слесарь, въ третьей артельщикъ и въ четвертой, низкой и темной комнатѣ, 4 стрѣлочника. По заявленію живущихъ очень холодно и на столько сыро, что стѣны при всякомъ дождѣ промокаютъ и почти все лѣто стоятъ мокрые. Обѣ лѣстницы, ведущія въ подвальный этажъ, деревянныя и очень узки; въ случаѣ пожара представляютъ большую опасность.

На станціи всѣхъ 18 стрѣлочниковъ; 4 живутъ на станціи, а 14 въ деревняхъ верстахъ въ 6 отъ станціи, откуда и ходятъ на дежурство.

Амвросіевка (4-го августа).

Подвальный этажъ подъ пассажирскимъ домомъ свѣтлый и чистый; въ 3-хъ комнатахъ живутъ 4 стрѣлочника, лѣстница въ него ведетъ каменная.

Успенская (4-го августа).

Товарная платформа, полъ—мостовая изъ очень острыхъ камней. Брезентъ 1. На платформѣ вѣсы.

Подвальный этажъ подъ пассажирскомъ домомъ, довольно свѣтлый; раздѣленъ перегородками на квартиры. Лѣстница, ведущая въ него, деревянная.

Матвѣевъ-Курганъ (4 августа).

Домъ начальника дистанціи построенъ 3 года тому назадъ, на старомъ неисправленномъ фундаментѣ; окраска съ него слѣзла и проржавела.

Въ новомъ, строющемся еще, домѣ, пакля для конопатки скверная.

Хлѣбъ на товарной платформѣ сложенъ на каменномъ полу (мостовая) безъ подстилъ.

Будка № 530.

По дорогѣ Подкоммиссія останавливалась для осмотра сторожевой будки № 530, которая оказалась непроконопаченной, а швы между бревнами замазаны только глиной.

Сенявская (4-го августа).

Въ жиломъ домѣ живутъ 4 стрѣлочника (изъ нихъ 2 женатыхъ) и 2 сторожа въ одной комнатѣ, помѣщены очень тѣсно.

Въ двойной будкѣ живутъ 6 ремонтныхъ рабочихъ, помѣщеніе тоже тѣсное.

Ростовъ на Дону (4, 5, 6 и 7 увгуста).

Въ Ростовъ на Дону Подкоммиссія прибыла 4-го августа.

На другой день, 5-го августа, къ г. Предсѣдателю явились представители мѣстныхъ товаро-отправителей, представившіе „заявленіе“, при семъ прилагаемое (по вход. жур. № 256). Къ заявленію этому они добавили слѣдующее:

На Гниловской станціи бываетъ, по временамъ, такое скопленіе товаровъ, что ихъ негдѣ класть; по этому товары для отправки въ Харьковъ возятъ на станцію Нахичевань Воронежско-Ростовской дороги. Въ прошломъ году въ Таганрогѣ скоплялось по 600 вагоновъ. Въ этомъ году отправка идетъ лучше, хотя задержки всетаки бываютъ по недѣли и болѣе. Товары идущіе съ Кавказа отправляютъ скорѣе нежели мѣстные.

Для болѣе скорой очистки путей во время заносовъ, нужно усиливать количество рабочихъ, которыхъ зимой можно достать сколько угодно. Въ настоящее время рабочіе не охотно идутъ на работу потому, что ихъ обыкновенно нанимаютъ по одной цѣнѣ, а расчитываютъ по другой, гораздо ниже условленной.

Отцѣпка вагононъ въ пути случается очень часто, отъ чего въ этомъ году товары изъ Москвы въ Ростовъ приходили, не черезъ 8 дней, какъ бы слѣдовало, а черезъ 12—15 дней

Классификація желѣзныхъ издѣлій въ тарифахъ совершенно неосновательна.

На Кавказской дорогѣ шерсть по тарифу поставлена въ 1-мъ разрядѣ; въ 1877 году была она перенесена во 2 й разрядъ, а въ этомъ году ее опять перевели въ 1-й разрядъ, но объ этомъ приказѣ долгое время не знали не только товаро-отправители, но даже служащіе на дорогѣ. Пряники, стоющіе 4 р. пудъ и карамель 6 р. пудъ, идутъ тоже по 1-му разряду.

Кожу и овчины слѣдуетъ изъ 2-го разряда перевести въ 3-й; прежде овчины и были по тарифу въ 3-мъ разрядѣ.

Въ виду многихъ несоотвѣтствій въ тарифахъ и задержекъ на желѣзныхъ дорогахъ, многіе товары отправляютъ не по желѣзной дорогѣ а на фурахъ. Такъ пряники и карамель изъ Харькова въ Ростовъ возятъ на фурахъ. Шерсть въ Харьковъ отправляютъ на фурахъ; въ прошломъ году Алексѣевъ отправилъ въ Харьковъ 500 фуръ и другой еще отправитель 100 фуръ.

Въ нынѣшнемъ году рыбу отправляли на лошадяхъ.

Въ этомъ же году шерсть съ Гниловской станціи отправляли въ пассажирскихъ поѣздахъ, потому что лили дожди; на станціи нѣтъ брезентовъ и опасались подмочки.

За доставку шерсти до Харькова на фурахъ, берутъ отъ 20 до 23 к. съ пуда, а по жел. дорогѣ 26 к. да кромѣ того подвозъ и отвозъ со станціи стоитъ 2 коп. съ пуда; на фурахъ до Харькова шерсть идетъ 16—18 дней а по желѣзной дорогѣ отъ 3 до 15 дней.

На фурахъ товаръ покрываютъ двойными рогожами, что совершенно предохраняетъ его отъ дождя.

Кромѣ того на фурахъ же отправляютъ каменный уголь, прямо съ шахтъ въ Ставрополь по 15 коп. съ пуда.

Случаи кражъ на Харьковской дорогѣ бываютъ очень часто. Въ этихъ случаяхъ большею частію входятъ въ соглашеніе съ артелью и тогда получаютъ вознагражденіе почти полностью. Воруютъ какъ въ пути, такъ и на станціяхъ на запасныхъ путяхъ. На Воронежской дорогѣ постомъ этого года кражи происходили каждый день, но съ тѣхъ поръ какъ въ Козловѣ открыли воровъ, то кражи уменьшились. Съ бочками наполненными жид-

костями, въ виду подписокъ обезпеченія, обращаются очень небрежно. Поэтому слѣдовало бы обязать управленія дорогъ, за разбитыя съ жидкостями бочки уплачивать полностью.

Г. Предсѣдателю были поданы 1) заявленіе товаро-отправителей грузовъ по желѣзной дорогѣ и 2) прошеніе урядника Лимашова. Документы эти при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 255 и 258).

5-го же августа Подкоммиссія имѣла засѣданіе въ Ростовской городской управѣ, на которомъ присутствовали мѣстные представители торговли.

Въ началѣ засѣданія было подано заявленіе заводчика И. Г. Фронштейна, при семъ прилагаемое (по вход. жур. № 267), къ которому повѣренный его, Чурилинъ добавилъ: заводъ находится на самой Воронежской дорогѣ, и къ нему съ приходящимъ грузомъ подаютъ вагоны прямо; но для нагрузки отправляемыхъ заводомъ грузовъ вагоновъ не даютъ, ни съ Гниловской станціи, ни изъ Ростово-Воронежской дороги, такъ что грузъ нужно возить на ст. Нахичевань, откуда онъ свободно отправляется по всѣмъ направленіямъ. За особую плату въ 3 рубля желѣзная дорога обязана подавать вагоны на вѣтвь, но тѣмъ не менѣе это дѣлается только тогда когда пожелаетъ начальникъ станціи, отъ произвола котораго все зависитъ. Вездѣ есть прямое сообщеніе, нѣтъ его только со станціей Старый Ростовъ. Заводъ отправляетъ до 150,000 пудовъ въ годъ.

Остальные присутствующіе гг. торговцы заявили:

Товары на желѣзной дорогѣ вообще очень задерживаются; до проведенія желѣзной дороги всѣ товары отправляли фурами, что дѣлаютъ и теперь, но на дальнія разстоянія это уже затруднительно. За пропавшіе товары удовлетворяютъ большею частію по 5 рублей за пудъ. Суды въ полномъ удовлетвореніи тоже отказываютъ, основываясь на тарифѣ. Но большинство жалобъ остается безъ удовлетворенія, хотя пробовали обращаться и къ инспектору. Если бы возможно было предъявлять иски по мѣсту отправленія или полученія товаровъ, то тогда скорѣе бы получали удовлетвореніе.

Въ нынѣшнемъ году перевозка на Харьковскую ярмарку шла лучше и вообще на Азовской дорогѣ замѣчается улучшеніе. Изъ Москвы товары получаются черезъ 6, 7 и 8 дней.

Но и въ настоящее еще время отъ задержекъ и пропажъ на желѣзныхъ дорогахъ, чтобы доставить товаръ на ярмарку во время, въ Харьковъ и даже въ Курскъ, на коренную ярмарку, иногда товары отправляютъ на фурахъ.

Хлѣбъ въ Ростовъ идетъ изъ Борисоглѣбска, Козлова, а теперь съ проведеніемъ желѣзной дороги и Кавказскій хлѣбъ идетъ

въ Ростовъ. Много хлѣба получается гужомъ верстъ за 300, за 400 и даже изъ за Ставрополя.

Большею частію хлѣбъ закупается Ростовскими купцами на мѣстахъ и затѣмъ уже перепродается ими иностраннымъ конторамъ; въ самомъ Ростовѣ покупается не болѣе $^1/_{20}$ части всего хлѣба.

Г. Елицеръ отправилъ въ Лондонъ сто мѣшковъ муки, но что будетъ съ этимъ опытомъ не знаетъ, такъ какъ отвѣта еще не получилъ.

На Таганрогъ изъ Ростова идетъ самая незначительная часть хлѣба и то только въ случаѣ засоренія Донскихъ горлъ, а большею-же частію сами отправляютъ на рейдъ, куда фрахтъ стоитъ 50 и 60 копѣекъ. Кромѣ того за содержаніе Донскихъ горлъ въ исправности уплачивается такъ называемому „Гирловому Комитету“ по $^3/_{16}$ $\left(\frac{11/2}{8}\right)$ коп. съ пуда. До рейда баржа идетъ 7 часовъ.

Нагрузка съ четверти стоитъ 2 коп.

Въ Ростовскихъ складахъ можетъ помѣститься 1,500,000 чет. хлѣба, что и было во время послѣдней войны.

Въ Керченскомъ проливѣ есть пароходъ, который сгружаетъ товаръ съ очень нагруженныхъ судовъ, которыя поэтому не могутъ пройдти, и вновь нагружаетъ его по другую сторону пролива.

На Троицкую ярмарку въ Харьковъ идутъ главнымъ образомъ шерсть и овчины.

Вино идетъ прямо съ Кавказа, но его получается не много.

Рыба изъ Ростова идетъ постоянно и много, отправляется во всѣ стороны, но главнымъ образомъ въ Москву.

Каменный уголь въ Ростовѣ получается съ обѣихъ дорогъ, но больше съ Воронежской дороги. Въ Ростовѣ Донецкій уголь стоитъ 12 коп., а англійскій—14½ коп. Но когда, во время войны были закрыты порты, отчего всѣ грузы направились на Балтійскіе порты, то цѣна угля въ Ростовѣ доходила до 80 коп. за пудъ.

Перевозка угля на парусной баржѣ прямо до Одессы стоитъ 10 копѣекъ.

Англійскій же уголь стоитъ въ Одессѣ 16 коп., поэтому „Общество пароходства и торговли“ топитъ свои пароходы англійскимъ углемъ, а уголь съ своихъ колей продаетъ на мѣстѣ и въ Ростовѣ.

Въ Ростовѣ 5 банковъ, которые выдаютъ ссуды подъ товары.

Въ концѣ засѣданія г. предсѣдателю подалъ прошеніе купецъ Долватъ-Унановъ. Прошеніе это присемъ прилагается (по вход. жур. № 259).

6-го августа явились предсѣдатель Гирловаго Комитета члены его и нѣкоторые мѣстные торговцы, которые объяснили:

Фрахтъ на рейдъ, низшій 15 коп., въ сентябрѣ и октябрѣ 20—35 коп., средній-же можно считать—20 коп. При открытіи портовъ во время перемирія фрахтъ доходилъ до 2 руб.

Фрахтъ до рейда въ Таганрогѣ и Ростовѣ одинаковъ, потому что въ Ростовѣ гораздо больше судовъ и на зиму онѣ всѣ изъ Таганрога уходятъ въ Ростовъ.

Фрахтъ до Таганрога 6 коп., съ гирловыми повинностями; туда идетъ сборный товаръ для мѣстнаго потребленія. По желѣзной дорогѣ отправлять не такъ удобно, потому-что до Таганрога товаръ идетъ иногда 5 дней, а иногда приходитъ въ тотъ-же день.

Перевозка изъ Харькова на фурахъ, большею частію съ ярмарокъ, стоитъ иногда копѣекъ 35; доставляютъ въ 16 дней; но большею частію цѣна 20—25; вообще цѣна на фурахъ зависитъ отъ кормовъ и отъ количества мѣстныхъ отправокъ. На фурахъ изъ Ростова отправляютъ шерсть, овчины и кожи. Выгода отправки на фурахъ состоитъ! въ срочности доставки, такъ какъ желѣзныя дороги задерживаютъ иногда товары по недѣлямъ; нѣтъ расходовъ на нагрузку, выгрузку и доставку со станціи и настанцію; кромѣ того фурщики не считаютъ тары.

Въ этомъ году задержекъ по желѣзной дорогѣ мало, но вовремя ярмарки важны бываютъ и 3 дня. Ростовъ на ярмарки въ Харьковъ отправляетъ до 25,000 пуд., а вообще съ юга идетъ до 70,000.

На фурахъ отправляютъ товары только лѣтомъ.

Рыбный ловъ больше всего производится зимой на морѣ. Отъ рыбаковъ рыбу перекупаютъ прасолы, которые привозятъ ее въ Ростовъ и тутъ уже перепродаютъ купцамъ.

Мостъ Кавказской дороги представляетъ для Ростова большія неудобства, такъ какъ пролетъ, въ который проходятъ суда, очень узокъ, отчего въ немъ сильное теченіе. Самый мостъ относительно теченія поставленъ неправильно. Теперь устраиваютъ новый пролетъ въ дамбѣ, который только отчасти устранитъ неудобства.

Азовская дорога кончается на станціи Гниловская, и на Ростовскую набережную для нагрузки своихъ вагоновъ не подаетъ; желательно, чтобы ее обязали подавать туда вагоны по требованію отправителей.

Желательно, чтобы въ Ростовѣ была открыта таможня 1-го класса, это уже и обѣщано имъ г. Качаловымъ.

Ростовскій уѣздъ въ подъѣздныхъ путяхъ не нуждается, такъ какъ хлѣбъ грузится на берегахъ рѣки Дона и отправляется прямо на рейдъ.

На предложенный г. Предсѣдателемъ вопросъ объ учрежде-

ніи для хлѣбнаго дѣла выборныхъ, по примѣру углепромышленниковъ объяснили:

Учрежденіе такихъ выборныхъ неудобно, потому что скупщики хлѣба народъ бродячій и раскинуты на огромномъ пространствѣ, такъ что организовать это дѣло очень трудно. Лучше организовать это дѣло изъ хлѣбо-отправителей извѣстной станціи и имъ дать права на распредѣленіе вагоновъ. Во всякомъ-же случаѣ нужны на одной дорогѣ двѣ инстанціи выборныхъ, одна—для распредѣленія вагоновъ по станціямъ, а другая—для распредѣленія ихъ между отправителями станціи.

Если отъ города Таганрога къ рейду будетъ прорытъ каналъ, то Ростовъ очень много проиграетъ, такъ какъ всѣ товары пойдутъ къ Таганрогу, и на нихъ падетъ безполезный расходъ по провозу между Ростовымъ и Таганрогомъ. Самую мысль объ устройствѣ канала считаютъ неудобоисполнимой, такъ какъ каналъ будетъ заносить песками рѣки Дона. Мнѣніе свое они основываютъ на словахъ англійскаго инженера Гартлея, который, по вызову ихъ, пріѣзжалъ въ Ростовъ для разрѣшенія вопроса слѣдуетъ-ли прорывать гирлы Дона. Г. Гартлей высказалъ мнѣніе, что гирлы Дона углублять безполезно, такъ какъ все равно ихъ опять занесетъ пескомъ, а слѣдуетъ только поддерживать ихъ въ теперешнемъ положеніи и не позволять судамъ очень нагружаться. Засаривались гирлы Дона главнымъ образомъ потому, что раньше въ нихъ пропускали суда глубоко нагруженныя, которыя останавливались на меляхъ и заносились пескомъ, отчего мели еще больше увеличивались.

Съ цѣлію поддерживать гирлы Дона въ ихъ теперешнемъ положеніи въ Ростовѣ учрежденъ такъ называемый Гирловой Комитетъ, на обязанности котораго лежитъ наблюденіе за тѣмъ, чтобы въ гирлы не пропускать суда очень нагруженныя и протаскивать ихъ, содержимыми исключительно съ этою цѣлью, пароходами. Благодаря этимъ мѣрамъ гирлы Дона въ настоящее время почти не заносятся.

На Гирловомъ Комитетѣ лежатъ всѣ текущіе по гирламъ расходы и содержится онъ изъ сборовъ $^{3}/_{16}$ коп. съ пуда проходящихъ грузовъ, такимъ образомъ собирается въ годъ отъ 90 до 130 тысячъ рублей. Теперь у Комитета есть запасный капиталъ до 200,000 руб. Капиталъ этотъ находится въ вѣдѣніи министерствъ: Путей Сообщенія, Внутреннихъ дѣлъ и Финансовъ, которыя считаютъ его государственнымъ. На самомъ же дѣлѣ этотъ капиталъ слѣдуетъ считать общественнымъ города Ростова.

Если уже прорывать каналъ, по мнѣнію предсѣдателя Гирловаго Комитета г. Баташева, его слѣдуетъ прорывать и отъ Донскихъ гирлъ, и отъ Таганрога.

Въ концѣ представлена копія съ прошенія поданнаго Директору департамента таможенныхъ сборовъ г. Калачеву, объ учрежденіи въ г. Ростовѣ таможни 1-го класса. Прошеніе это при семъ прилагается (по вход. жур. № 266).

Гниловская (7-го августа).

Станція расположена между обрывомъ горы и рѣкой Дономъ на длинномъ и узкомъ мѣстѣ.

Расположеніе станціи по узкости на столько неудобно, что негдѣ было даже устроить передаточную платформу съ Кавказской дорогой.

Товарныхъ платформъ на 32 вагона, а станція отправляетъ 1,500,000 пудовъ грузовъ.

Брезентовъ 39. Вѣсовъ 4, изъ нихъ 2 находятся въ починкѣ

Строится домъ, сданный безъ торговъ по мѣстнымъ цѣнамъ, подрядчику Бѣшенцеву.

На станціи стрѣлочниковъ 14 младшихъ и 2 старшихъ; всѣ они живутъ на частныхъ квартирахъ. Для нихъ предполагается построить казарму изъ испрашиваемаго дополнительнаго кредита.

По заявленію отправителей (въ чемъ убѣдилась и Подкоммиссія) подъѣздъ на станцію невозможенъ осенью и весной и, кромѣ того, при выѣздѣ со станціи нужно подниматься на очень крутую гору. По словамъ г. Иванова предполагалось около подъѣзда устроить дренажную канаву, но такъ какъ она должна стоить 27,000 руб., то, по дороговизнѣ, проэктъ этотъ не осуществился. Кромѣ того г. Ивановъ объяснилъ, что предполагалось сдѣлать расширеніе путей, въ связи съ устройствомъ городомъ на берегу Дона набережной. Въ настоящее же время существуетъ проэктъ объ упразненіи Гниловской станціи и о пріемѣ товаровъ въ Ростовѣ на станціи Воронежской дороги, которая въ принципѣ не противъ, но для этого ей нужно очень расширить Ростовскую станцію, а этого еще не сдѣлано. Прямое сообщеніе въ 50 вагоновъ съ Кавказской дорогой на Гниловской и въ Таганрогѣ, и съ Воронежской дорогой въ Ростовѣ. По частному соглашенію вагоны 2-й группы ходятъ до Таганрога, а вагоны Азовской дороги до станціи Каменской, въ виду доставленія каменнаго угля на Воронежскую дорогу.

Таганрогъ (7, 8 и 9 августа).

Въ Таганрогъ Подкоммиссія прибыла 7-го августа.

7-го и 9-го августа Подкоммиссія имѣла засѣданія съ участіемъ Предсѣдателя таганрогскаго комитета торговли и ману-

фактуръ г. Алфераки, Таганрогскаго городскаго головы Лицына и представителей отъ товаро-получателей, товаро-отправителей, торговцевъ скотомъ и угле-промышленниковъ:

Таганрогскій комитетъ торговли и мануфактуръ представилъ 1) отношеніе отъ 7-го сего августа за № 89 съ приложенными къ нему отвѣтами по вопросамъ данной Подкоммиссіи инструкціи; 2) копіи съ протокола засѣданія коммиссіи по улучшенію Таганрогскаго и Ростовскаго портовъ 23 іюля сего года; 3) копіи съ протокола засѣданія той-же коммиссіи—26 іюля сего года и 4) копіи съ журнала таганрогскаго комитета торговли и мануфактуръ отъ 3 августа сего года. Всѣ эти документы присемъ прилагаются (по вход. жур. №№ 268, 276, 277 и 278).

Кромѣ того на предложенные вопросы, гг. приглашенные въ засѣданіе, объяснили слѣдующее:

Въ Таганрогѣ есть слѣдующіе мѣстные городскіе сборы 1) съ приходящихъ въ городъ фуръ (исключая ѣдущихъ на базары) по 12 коп. съ фуры; 2) съ дрягелей по 3 руб. и 3) 1 коп. съ четверти отправляемаго хлѣба и ¼ коп. съ пуда привозимыхъ и отправляемыхъ другихъ товаровъ, на содержаніе мостовыхъ въ гавани; сборъ этотъ составляетъ въ годъ до 14 т. руб., а прежде доходилъ до 40 т. руб.

Городъ имѣетъ 220,000 доходу въ годъ.

Навигація открывается съ половины марта и кончается около 24 ноября.

Таганрогская пристань имѣетъ такіе размѣры, что одновременно можетъ грузиться до 100 судовъ

Гавань для торговли открыта 2 года.

При постройкѣ гавани была особая коммиссія, но представителей отъ города въ ней не было; ею никто не завѣдуетъ и она не поддерживается и не ремонтируется.

Для устройства гавани городъ пожертвовалъ около 326,000 руб., подаренныхъ ему Императоромъ Александромъ 1-мъ, какъ % съ таможеннаго сбора назначеннаго въ пользу города, но городъ никакого участія въ управленіи гаванью не имѣетъ.

Въ гаванѣ хлѣбъ грузится на баржи, изъ которыхъ есть такія что поднимаютъ по 20—30 т. пудовъ. Буксирные пароходы всѣ принадлежатъ частнымъ лицамъ. Каботажныя суда ходятъ безъ буксировъ. Всѣхъ каботажныхъ судовъ съ Ростовскими до 300, изъ нихъ до 150 работаютъ для Таганрога.

Керченскій проливъ углубленъ, на 30 саженъ ширины, до 18 футъ, но каналъ этотъ вырытъ въ море и постоянно заносится, такъ что для прохода въ немъ суда грузятся только до 12 футъ. Каналъ этотъ не чищенъ 3 года и на очистку его совсѣмъ не отпускается никакихъ суммъ.

Въ Азовскомъ морѣ суда могутъ сидѣть на 18 фут. глубины, поэтому въ Керченскомъ проливѣ они должны разгружаться; перегрузка производится частнымъ образомъ, по соглашенію. Правильной полиціи въ Керченскомъ проливѣ не существуетъ, а частныя лица, г. Ландеръ въ Ростовѣ и г. Емесъ и К° въ Таганрогѣ, имѣютъ въ проливѣ свои полицейскіе баркасы, которые и слѣдятъ за ихъ грузами.

Хлѣбъ съ желѣзной дороги привозится въ городъ въ амбары, тамъ сортируется и изъ амбаровъ уже отправляется за границу.

Фрахтъ изъ Таганрога до рейда стоитъ 20 коп. съ четверти а изъ Ростова 30—40 коп , вообще изъ Ростова стоимость перевозки хлѣба на рейдъ всегда дороже Таганрогской, что происходитъ отъ затрудненій при проходѣ гирлами Дона. Если въ Таганрогѣ перевозка на рейдъ стоитъ 10 коп., то въ Ростовѣ—25 коп. Г. Емесъ отправляетъ хлѣбъ какъ изъ Ростова такъ и изъ Таганрога; перевозка изъ Ростова не бываетъ меньше 25 коп., а иногда доходитъ и до 1 рубля, въ Таганрогѣ-же перевозка бываетъ и 15 коп. Перевозка хлѣба изъ города въ гавань колеблется отъ 10 до 70 коп. за пудъ; это зависитъ главнымъ образомъ отъ грязи.

Нормальнаго морскаго фрахта не существуетъ, это зависитъ отъ количества судовъ, отъ количества отправляемыхъ товаровъ и отъ другихъ причинъ. Обыкновенные фрахты: на Марсель за шаржъ (=7½ пудовъ) отъ 3 до 5 фран., на Лондонъ отъ 30 до 50 шиллинговъ за тонну; на Одессу отъ 20 до 40 коп. за пудъ, но на Одессу отправокъ мало.

Затѣмъ въ добавленіе къ письменнымъ отвѣтамъ заявили:

А. Товаро-отправители:

6-ти поѣздовъ на Азовской дорогѣ недостаточно для тѣхъ мѣсяцевъ, въ которые идетъ собственно торговля; дорога не въ состояніи провести все отпускаемое Таганрогомъ количество хлѣба; такъ какъ всего въ Таганрогъ приходитъ до 4,000,000 четв. хлѣба, изъ которыхъ 2,000,000 четв. привозится на волахъ.

Недавно пришелъ хлѣбъ на волахъ изъ Валуйскаго уѣзда Воронежской губерніи. Такъ какъ въ городѣ существуетъ сборъ по 12 коп. съ приходящей фуры, то легко сосчитать сколько ихъ приходитъ.

Перевозка на фурахъ стоитъ отъ 18 до 22 коп., а по желѣзной дорогѣ—25 коп.; фуры отвѣчаютъ за подмочку и за цѣлость товара и бывали даже случаи, что онѣ привозили скорѣе нежели желѣзная дорога. Въ настоящее время случается, что отправляютъ колоніальные товары въ Харьковъ на фурахъ.

Агентъ Россійскаго Общества отправлялъ въ Харьковъ на

фурахъ всевозможные товары и находитъ это для себя и удобнѣе, и выгоднѣе.

Изъ Таганрога въ Воронежъ каждый день отправляется до 100 фуръ, которыя берутъ по 30—35 коп., а желѣзная дорога по 60 коп. Фуръ недостаточно потому что опасаются не найдти изъ Таганрога обратнаго груза, но запросъ на нихъ съ каждымъ годомъ усиливается. Такъ-что можно сказать что этотъ промыслъ возникаетъ вновь. Въ этомъ году отправка по жел. дорогѣ на Крещенскую ярмарку шла хорошо, такъ какъ не было заносовъ; но при заносахъ товары отправляютъ на фурахъ.

Тарифъ на хлѣбъ по Азовской дорогѣ въ $^1/_{24}$ коп. очень высокъ, на другихъ дорогахъ берутъ $^1/_{36}$ коп. Льняное сѣмя стоющее 16 руб , и овесъ, стоющій 3 рубля, отправляются по одному тарифу.

Товарная станція не огорожена, отчего въ темныя ночи бываютъ пропажи. Подъѣзды къ станціи въ предѣлахъ отчужденія не вымощены, на городской-же землѣ вымощены. Платформы на станціи не удобно расположены, такъ что къ нимъ нельзя подъѣхать и скоро вывезти грузъ изъ большаго числа вагоновъ.

Кражи цѣлыми мѣстами случаются рѣдко, а изъ отдѣльныхъ мѣстъ довольно часто; въ этихъ случаяхъ пропажу объясняютъ неакуратнымъ вѣсомъ при пріемкѣ.

Если хлѣбъ отправляютъ на открытыхъ платформахъ не покрытый брезентами, то берутъ подписки обезпеченія. Бывали случаи, что такой хлѣбъ находился въ пути по 2 недѣли. Г. Хорали въ 1877 году получилъ до 40,000 четвер. хлѣба на открытыхъ платформахъ безъ брезентовъ. Весной этого года изъ Харькова тоже отправляли хлѣбъ безъ брезентовъ, на платформахъ.

Г. Емесъ заявилъ, что каменный уголь возятъ въ крытыхъ вагонахъ, а хлѣбъ въ то же время на платформахъ.

На всѣ жидкости также берутъ подписки обезпеченія.

Товарная контора лѣтомъ открыта отъ 9 до $11^1/_2$ часовъ и отъ 2 до 6 часовъ, а зимой отъ 9 до $11^1/_2$ и отъ 2 до 4 часовъ.

Товары на станціяхъ задерживаются частью отъ безпорядковъ (такъ, напр., товаръ назначенный въ Ростовъ лежалъ на Таганрогской станціи, а туда-же отправляли вагоны порожними) частію отъ заносовъ. Въ дѣйствительности заявленіе о заносѣ поступаетъ къ дорожному мастеру, который находится въ стачкѣ съ подрядчикомъ и дѣлаетъ какія угодно распоряженія. Такъ какъ цѣны подрядчики берутъ огромныя, то заносы можно-бы было скоро расчищать.

Бываютъ случаи, что легко-воспламеняющіеся товары идутъ въ обыкновенныхъ вагонахъ; спеціально-приспособленныхъ вагоновъ, для такихъ грузовъ, нѣтъ.

Нагрузка дѣлается исключительно желѣзно-дорожною артелью; но на станціи Азовская гавань, гдѣ нѣтъ товарной платформы и артельщиковъ, тамъ грузятъ своими средствами; но за нагрузку все-таки съ нихъ взыскиваютъ. Желаютъ, чтобы было дозволено всѣ товары грузить своими средствами.

На станціи Азовская гавань нѣтъ ввозныхъ ярлыковъ, товаръ грузятъ прямо въ вагоны безъ документовъ; были случаи кражъ товаровъ изъ вагоновъ и желѣзная дорога оставалась безъответственна. На Таганрогской станціи даются ввозные ярлыки, но желаютъ, чтобы на нихъ обозначалось какой именно товаръ и сколько его остается на станціи впредь до выдачи квитанціи.

Станція Азовская гавань отказываетъ въ перевѣшиваніи вагоновъ.

Въ Таганрогѣ во всѣхъ конторахъ введены обыкновенныя вѣсы съ коромысломъ, на нихъ удобнѣе и вѣрнѣе взвѣшивать товары, чѣмъ на десятичныхъ. Желѣзная дорога допустила и у себя провѣрку товаровъ на обыкновенныхъ вѣсахъ.

На разныхъ дорогахъ существуютъ разныя правила; такъ, напр., сроки на заявленіе претензій на однѣхъ дорогахъ 2 мѣс., а на другихъ 4.

По новой формѣ квитанцій, разсчетный листъ посылается къ получателю товара, такъ что его нѣтъ въ рукахъ отправителя, а тѣмъ не менѣе, при требованіи отправителемъ возврата переборовъ, отъ него требуютъ представленія разсчетнаго листа.

Переборы на желѣзныхъ дорогахъ такъ часты и ихъ такое количество, что въ Харьковѣ существуетъ контора для взысканія съ желѣзной дороги по переборамъ. Желаютъ, чтобы былъ установленъ срокъ, въ который управленіе дороги обязано было-бы давать отвѣты на требованія о возвратѣ переборовъ.

На пароходахъ за утечку жидкости всегда платятъ, тамъ подписокъ обезпеченія нѣтъ; за порчу товаровъ тамъ тоже всегда уплачиваютъ.

Слѣдуетъ установить % на утечку жидкостей.

Тарифъ на Нижній пониженъ для всѣхъ товаровъ до $^1/_{45}$, но станція Таганрогъ беретъ по старому тарифу, отговариваясь тѣмъ что новый тарифъ она еще не получала.

Желательно, чтобы для желѣзныхъ дорогъ была учреждена спеціальная газета, въ которой обязательно было-бы для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ печатать свои объявленія. Слѣдуетъ чтобы спеціальные тарифы съ первой же почтой сообщались всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ. Хотя на станціи и вывѣшено объявленіе о продажѣ тарифовъ, но продаютъ только старые тарифы, а новыхъ нѣтъ.

При продажѣ товара съ акціона не опредѣленъ срокъ выдачи

вырученныхъ отъ продажи денегъ; теперь эти деньги долго задерживаютъ.

Съ г. Валькенштейномъ былъ такой случай: отправлено было сало въ Екатеринославъ, получатель отказался его принять, тогда онъ просилъ продать это сало съ акціона, что̀ желѣзная дорога и сдѣлала 20 сентября, прошлаго года; затѣмъ онъ обращался разъ 10 съ просьбой выдать ему вырученную отъ продажи сумму, жаловался инспектору Лозово-Севастопольской дороги, но до сихъ поръ ничего не получилъ еще.

Срокъ выдачи денегъ по наложеннымъ платежамъ также не опредѣленъ, по этому дороги не выдаютъ полученныя деньги мѣсяцевъ по 11.

Измѣненіе суммы наложеннаго платежа и уничтоженіе его не допускается.

Отправители совсѣмъ не извѣщаются о полученіи по наложеннымъ платежамъ денегъ, а должны сами объ этомъ справляться.

По 2-й группѣ желѣз. дорогъ наложенные платежи менѣе 25 руб. не допускаются.

Плата за коммиссію по наложеннымъ платежамъ неясна; по внѣшнему сообщенію дороги берутъ $^1/_2\%$ коммиссіи и по внутреннему 1%.

Прекращеніе пріема грузовъ съ наложенными платежи для торговли неудобно и можетъ вызвать большіе убытки и затрудненія.

Пропавшій хлѣбъ возвращаютъ натурой; вѣроятно, артель воруетъ его у другихъ. Слѣдовало-бы обязать жел. дор. возвращать за пропавшій товаръ не натурой, а деньгами.

Кражи случаются больше въ пути и производятся мѣстнымъ населеніемъ, которые стаскиваетъ кули съ хлѣбомъ крючьями во время хода поѣзда.

Жандармы не уклоняются отъ присутствованія при составленіе актовъ, но вмѣшиваются только по просьбѣ отправителей.

За жидкости не платятъ, даже если не хватаетъ $^1/_2$ бочки; у Валькенштейна не хватило разъ изъ бочки 18 ведеръ.

Въ случаѣ порчи товара отъ медленной его доставки, напр., порча рыбы отъ заносовъ и т. п., слѣдуетъ отправителей удовлетворять полностью. Отвѣты въ этихъ случаяхъ даютъ неясные, напр. „были заносы“ „вслѣдствіе накопленія грузовъ“, безъ указанія гдѣ именно это случилось.

На промежуточныхъ станціяхъ грузы задерживаются долго, потому что поѣзда большею частію идутъ полностью и прицѣпить вагоны нельзя.

Въ суды за требованіемъ возврата по стоимости товара не

обращались, такъ какъ ѣздить въ Петербургъ для предъявленія исковъ неудобно.

У г. Степанова пропалъ багажъ между Харьковомъ и Таганрогомъ и ни одинъ судъ не принялъ его дѣла къ своему разбирательству—по неподсудности, такъ какъ онъ не могъ указать мѣста пропажи.

Учрежденіе выборныхъ отъ товароотправителей (по примѣру углепромышленниковъ) желательно, такъ какъ теперь находятся въ совершенной зависимости отъ желѣзно-дорожной администраціи. По этому вопросу возбуждено дѣло въ Комитетѣ Торговли и Мануфактуръ, вслѣдствіе поданной г. Волькеншейномъ записки.

Тарифъ на Москву черезъ Воронежъ ниже, чѣмъ черезъ городъ Курскъ, но товары нейдутъ туда, потому что у Воронежской дороги мало средствъ.

На Нижній товаровъ отправляютъ не менѣе 500—600 тысячъ пудовъ, но большею частію водой, такъ какъ тарифы очень высоки. На Нижній черезъ Курскъ — Москву, бакалейные товары стоятъ 52 коп., тоже и черезъ Воронежъ. Отъ Ростова до Нижняго для всѣхъ товаровъ тарифъ—52 коп., а водой до Нижняго стоитъ 40—41 коп.

Б. Товаро-получатели:

На Азовской дорогѣ употребляются не цыновки, а простыя ординарныя рогожи; разница въ цѣнѣ въ $2^1/_2$ раза. Въ Харьковѣ цыновки въ 3 и $1^1/_2$ арш. стоятъ 20 и 30 коп.

Мѣшки стоятъ 60 к., выдерживаютъ до 10 рейсовъ.

Остановки въ полученіи товаровъ главнымъ образомъ зависятъ отъ неаккуратности служащихъ; въ контору они должны являться въ 8 часовъ, а приходятъ въ 9.

Случаи закрытія станціи для пріема грузовъ бываютъ очень рѣдко; въ этомъ году станція была закрыта только съ 6 по 17 января.

Часто не бываетъ мѣста для склада пришедшаго товара, такъ что бывало, хотя и рѣдко, что товаръ выгружался на рельсы; иногда даже не давали для подстилъ старыхъ шпалъ.

Случаи долгой задержки товаровъ относятся къ прежнимъ годамъ.

При погрузкѣ, распоряженіе хозяина товара не допускается.

Мѣняться очередями не дозволяется.

Накладныя должны быть написаны самими отправителями, но на практикѣ, въ случаѣ ихъ безграмотности, накладныя пишутся служащими желѣз. дор.

Желательно, чтобы получатели товаровъ по указаніи отправителей извѣщались, за особую плату, о времени прибытія товаровъ на станцію.

Счетъ, 48 часовъ, на полежалое начинается съ часа прибытія товара.

Иногда подъѣхать къ прибывшимъ вагонамъ бываетъ трудно и выгрузить изъ нихъ товары невозможно, но тѣмъ не менѣе, принуждаютъ выгружать и, въ случаѣ невыгрузки, берутъ за полежалое.

Теперь уменьшенія тарифной платы отъ количества грузовъ не дѣлается.

Желательно чтобы случаи, въ которыхъ желѣзныя дороги не отвѣчаютъ (непреодолимыя силы), были яснѣе обозначены, и чтобы дороги обязаны были представлять, объ такихъ случаяхъ, доказательства.

Товары на желѣзныя дороги принимаютъ не съ момента ввоза его на станцію, а только съ момента погрузки въ вагоны.

Г. Волькенштейнъ заявилъ, что Нижегородская дорога несмотря на обязательное страхованіе не всегда уплачиваетъ, въ случаѣ пропажи товара.

Дороги идущія изъ города въ гавань очень грязны и проѣздъ по нимъ бываетъ труденъ, поэтому городская дума, въ ожиданіи разрѣшенія вопроса о новомъ налогѣ, желаетъ сдѣлать заемъ въ 250,000 руб. для устройства мостовыхъ на четырехъ улицахъ ведущихъ въ гавань. Въ сентябрѣ этотъ вопросъ разрѣшится и съ весны приступятъ къ перемощенію.

В. Торговцы скотомъ.

Скотъ запирается въ вагоны въ которыхъ нѣтъ, ни вентеляціи, ни приспособленій для корма. Поятъ его въ пути ведрами, такъ какъ изъ вагоновъ скотъ нельзя выпустить, потому что вновь загонять его въ вагоны очень трудно. Особыхъ для этого загоновъ нѣтъ и устроивать ихъ торговцамъ скотомъ не дозволяютъ.

По пути складовъ сѣна также нѣтъ.

Въ случаѣ выгрузки скота въ пути, до пункта назначенія, провозную плату не возвращаютъ. Остановки допускаются только на нѣсколько часовъ. Желательно, чтобы остановки дѣлались по желанію скототорговца.

Спеціальные вагоны для перевозки скота есть только не крытые.

Скота много отправляется съ Харцизской станціи.

Въ Одессу скотъ идетъ рѣдко.

Были случаи отправки скота въ Марсель, но попытка эта не удалась.

Мясомъ совсѣмъ не отправляютъ.

Кокоревъ завелъ было заводъ для приготовленія консервовъ, но онъ скоро закрылся вслѣдствіе нехозяйственнаго распоряженія.

Черезъ 7 лѣтъ послѣ закрытія завода, адмиралъ Лѣсовскій нашелъ его консервы въ Нью-Іоркѣ и нашелъ ихъ еще хорошими.

Г. Углепромышленники.

Уголь въ пути очень задерживается, 8 — 10 дней почти постоянно, и недавно уголь г. Щербакова шелъ съ Грушевки цѣлый мѣсяцъ.

На запасныхъ путяхъ на станціяхъ уголь сильно ворується; такъ у г. Тарасенко изъ 15 вагоновъ пропало 1570 пуд., у другаго отправителя при перевозкѣ 30,000 пуд. недостало 4850 пуд. еще у одного отправителя въ теченіи 1 года и 8 мѣсяцевъ изъ 300,000 пуд. недостало 12,000 пуд. Акты составляютъ, но удовлетвореніе по нимъ получается рѣдко.

У г. Баташева пришли въ Таганрогъ два вагона съ углемъ, въ одномъ недостало 364 пудовъ, а въ другомъ оказалось 10 пудовъ лишнихъ, за пропавшій уголь ничего не заплатили а за оказавшійся излишній вѣсъ взяли 10 р. 80 к. штрафа.

Вѣсы не вѣрны и при взвѣшиваніи допускаются всякаго рода неправильности; такъ недавно на Азовской Гавани вагонные вѣсы были провѣрены и когда начали подавать вагоны, то артельщикъ, какъ бы нечаянно, положилъ на вѣсы камень, отчего получилось невѣрный вѣсъ въ 6 пудовъ. На Воронежской дорогѣ за разстояніе болѣе 70 верстъ тарифъ на уголь $^1/_{65}$, но Таганрогскіе промышленники постоянно платятъ изъ Грушевки (разстояніе 85 верстъ) не по $^1/_{65}$, а по $^1/_{32}$.

Азовская дорога взимаетъ правильно по тарифу $^1/_{60}$ коп.

Если уголь нагружается собственными средствами отправителя, то для выгрузки полагается 12 часовъ. Въ случаѣ невозможности выгрузить, берутъ съ вагона по 3 р. штрафа за каждые 12 часовъ.

Антрацитъ моремъ отправляется въ разныя мѣста.

За перевозку до Одессы и Николаева парусное судно беретъ отъ 8 до 15 коп. Одно только Общество пароходство и торговли возитъ уголь на пароходахъ, а остальные всѣ на парусныхъ судахъ.

Пароходы сильно убиваютъ парусные суда потому: 1) что во время С вѣтра вода изъ Таганрогской бухты уходитъ и суда подходить не могутъ, поэтому завели плоскодонныя баржи, которыя буксируются пароходами и 2) хотя парусное судно береть и дешевле парохода, но не можетъ отвѣчать за срочность доставки.

На мѣстѣ антрацитъ стоитъ отъ 8 до 11½ коп., провозъ его до Таганрога стоитъ 6 коп., отъ Таганрога до Одессы—до 15 коп., а англійскій уголь въ Одессѣ стоитъ 15, 16 и 17 коп., англійскій уголь на мѣстѣ стоитъ 6—7 коп., да фрахтъ его изъ Лондона до Одессы 8—10 коп.

Поэтому хотя антрацитъ и лучше англійскаго угля, въ немъ больше единицъ теплоты, но конкурировать ему съ англійскимъ углемъ трудно, такъ какъ въ Одессѣ онъ продается по 27 коп и доставляется только для литейныхъ заводовъ.

Въ Николаевъ англійскій уголь совсѣмъ неидетъ. Антрацитъ можетъ конкурировать съ англійскимъ углемъ тогда только, если будутъ улучшены подъѣздные пути, уменьшена плата за перевозку по желѣзнымъ дорогамъ и будутъ улучшены парусныя суда.

По окончаніи засѣданія были представлены: 1) докладная записка г. Зенкевича; 2) свѣдѣніе о числѣ подводъ вступившихъ черезъ Таганрогскую заставу съ 1869 и 1878 года; 3) записка Фаусека; 4) отношеніе контроля сборовъ Азовской дороги отъ 3 іюня с. г. за № 8,880, на имя г. Фаусека, 5) отношеніе того же контроля отъ 27 іюля с. г. за № 10,200, на имя г. Безчинскаго и 6) отношеніе того же контроля отъ 4 августа с. г. за № 10,514, на имя г. Безчинскаго. Документы эти при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 267, 270, 271, 272, 273, и 274).

8-го августа Подкоммиссія имѣла засѣданіе на станціи „Азовская гавань“, на которомъ присутствовали управляющій дорогой г. Ивановъ, инспекторъ движенія г. Степановъ и начальникъ станціи, которые объяснили.

Вагоны съ хлѣбомъ на Азовскую гавань совсѣмъ не приходятъ, такъ какъ хлѣбъ съ желѣзной дороги поступаетъ въ городскіе амбары, гдѣ сортируется и тогда уже везется на суда. На пристани нѣтъ хлѣбныхъ амбаровъ, потому что тутъ мало мѣста, при Ю. вѣтрѣ гавань заливается водой и морская влажность вредно вліяетъ на хлѣбъ. Поэтому платформы для хлѣба нѣтъ, такъ какъ она совершенно не нужна.

Бакалейныхъ товаровъ получается изъ за границы до 2,000,000 пудовъ которые съ судовъ поступаютъ въ амбары. Вагоны подъ нагрузку подаются прямо къ амбарамъ и тутъ нагружаются. Но такъ какъ такія отправки идутъ не всегда цѣлыми вагонами, то вагоны на пристани задерживаются, отчего, по словамъ г. Иванова, возникла мысль построить, для этихъ мелкихъ отправокъ, каменный пакгаузъ и крытую платформу; работы эти разрѣшены уже инспекторомъ дороги и къ нимъ будетъ немедленно приступлено. Отправки же цѣлыми вагонами будутъ дѣлаться по прежнему прямо изъ амбаровъ Кромѣ того, по словамъ г. Иванова,

предположено продолжить рельсовый путь до мола, чтобы дать возможность прямо съ судовъ грузить въ вагоны.

Такъ какъ вагоны для нагрузки подаются къ амбарамъ, то поэтому на ночь они убираются на станцію, несмотря на то кончена ли нагрузка или нѣтъ; а подъ открытымъ небомъ безъ охраны вагоны оставлять невозможно.

Артель на гавани есть, но отправители сами предпочитаютъ грузить своими рабочими, хотя имѣютъ право потребовать этаго отъ артели, такъ какъ не хотятъ пускать артельныхъ рабочихъ въ свои амбары. Но по контракту артель обязана все грузить на разстояніи 20 саженъ отъ рельсоваго пути. Недостатка въ рабочихъ для нагрузки никогда нѣтъ. Нагрузка производится въ присутствіи артельщика, которому при нагрузкѣ обязаны подчиняться рабочіе товаро-отправителя.

Плата за нагрузку взыскивается во всякомъ случаѣ такъ какъ: 1) товары идущіе съ гавани грузить нельзя своими средствами, 2) плата эта распредѣляется между нѣсколькими дорогами и 3) въ ней заключается и плата за храненіе товара въ пути. Бываютъ случаи, что транспортныя конторы (которыхъ 4) расчитывая на прибывшій грузъ, всѣ требуютъ вагоновъ; такъ что груза придетъ на 4 вагона, а требованія заявятъ на 20 вагоновъ.

Такъ какъ за продержку вагона безъ нагрузки въ теченіи 12 часовъ взыскивается штрафъ, то отъ вагоновъ отказываются черезъ 11¾ часовъ. Штрафы эти вообще трудно взыскивать такъ какъ на гавани хозяева бываютъ рѣдко, а требованія заявляютъ артельщики; потомъ хозяева отговариваются тѣмъ, что не отдавали артельщикамъ приказаній.

Въ случаѣ недостачи вагоновъ отправители отбираютъ силой тѣ, которые имѣются, такъ что нѣсколько разъ приходилось обращаться къ жандармамъ.

Каменный уголь со станціи идетъ прямо въ гавань, гдѣ есть склады частныхъ лицъ, со складовъ онъ грузится на лодки, а съ лодокъ на суда.

За проходъ по вѣтви отъ Таганрога до Азовской гавани взыскивается по 1 руб. 50 коп. съ вагона, а за уголь по 60 к. съ вагона. За товары идущіе съ гавани взыскивается смотря по роду товаровъ и за разстояніе 6 верстъ, такъ какъ по конвенціи всѣ вѣтви считаются 6 верстъ длины.

Въ тотъ-же день, 8 го августа, Подкоммиссія осматривала Таганрогскую станцію.

По осмотру оказалось:

Отъ выѣздныхъ воротъ идетъ деревянная мостовая въ 2 пути, къ разгрузной и нагрузной платформамъ. Мостовая эта бываетъ

занесена грязью, такъ какъ площадь, прилегающая къ станціи, не мощеная и очень грязная.

Дальше идетъ каменная мостовая грязная и узкая, выѣхать изъ нея бываетъ трудно, отчего и самая вывозка становится дорога.

Крытая разгрузная платформа на 70 вагоновъ, съ каменнымъ поломъ (мостовая) объ который рвутся мѣшки съ хлѣбомъ. Платформа эта устроена при постройкѣ дороги.

Устройство пола изъ плитъ будетъ стоить до 11 рублей сажень, такъ какъ плиты добываемыя въ Никитовкѣ, стоятъ въ Таганрогѣ отъ 80 коп. до 1 руб., а этотъ полъ, изъ мостовой, обходится 2 руб за сажень.

На платформѣ одни вѣсы.

Платформа для лѣса, передѣлываемая изъ деревянной на каменную. Работы сданы подрядчику Бѣшенцову, а, по словамъ работавшихъ каменьщиковъ, производятся подрядчикомъ Захлебинымъ.

Крытая нагрузная платформа и на ней будочка, безъ печки, для артельщика. Вѣсовъ на платформѣ нѣтъ, т. к. хлѣбъ перевѣшивается на вѣсахъ съ коромысломъ. На ней-же устроенъ частнымъ обществомъ „Пособіе“ пакгаузъ, обращенный въ магазинъ начальника дистанціи.

Мостовая у платформы занесена грязью, подъѣздъ неудобенъ и засыпанъ глиной въ день осмотра станціи. (По словамъ бывшихъ тутъ товаро-отправителей).

Пакгаузъ на 35 вагоновъ, бываетъ недостаточенъ; въ немъ вѣсы на 200 пудовъ.

Еще крытая разгрузная платформа, около нея вѣсы съ коромысломъ (разрѣшенныя къ употребленію Барономъ Шернвалемъ), на которыхъ перевѣшивается приходящій хлѣбъ. Въ концѣ платформы пакгаузъ для приходящихъ товаровъ, на 35 вагоновъ, довольно обширный

Находившіеся на станціи товаро-отправители заявили, что:

Въ Воронежъ товары отправляютъ на фурахъ; отправляютъ бакалейный товаръ, масло и вино. На фуру грузится до 45 пудовъ по 23 — 30 коп. за пудъ; при этомъ тара въ разсчетъ неидетъ.

Въ Урюпинъ отправляютъ товары на тѣхъ-же условіяхъ, по 35 коп. за пудъ.

Изъ Харькова въ Воронежъ товаръ отправляется на фурахъ по 35 коп. за пудъ.

Срокъ доставки отъ 18 до 20 дней.

Фурщики отвѣчаютъ за поврежденія, которыя бываютъ очень рѣдко; такъ что перестали даже страховать товаръ. По желѣз-

ной дорогѣ до Воронежа товаръ идетъ 8—10 дней, а цѣны за провозъ на 5—6 копѣекъ выше противъ цѣнъ фурщиковъ. При этомъ гг. товаро-отправители представили слѣдующіе документы:

1) актъ составленный начальникомъ Таганрогской станціи 7 августа 1878 г. № 131, съ приложеніями къ нему;

2) отношеніе контроля сборовъ Кур.-Хар.-Азов. дор. отъ 21 іюля 1878 г. за № 11,713, на имя г. Безчинскаго;

3) отношеніе того-же контроля сборовъ отъ 14 іюля сего года за № 9,536, на имя Кондо;

4) отношеніе того-же контроля сборовъ отъ 17 іюля сего года за № 9,664, на имя Кондо;

5) актъ составленный 26 іюля сего года № 177, жандармскимъ унтеръ-офицеромъ на Таганрогской станціи;

6) актъ, составленный мая сего года жанд. ун.-оф. на той-же станціи;

7) актъ за № 128, составленный мая сего года жандар ун.-оф. на той-же станціи;

8) актъ № 182 составленный жанд. ун.-оф. на той-же станціи.

9) актъ составленный 21 іюня сего года № 166 начальникомъ Таганрогской товарной станціи;

10) актъ составленный 18 іюня сего года № 160, начальникомъ Таганрогской станціи;

11) актъ за № 130 составленный 28 мая сего года жанд. ун.-оф. Таганрогской станціи;

12) актъ за № 173, составленный 26 іюня сего года жанд. ун.-оф. на той-же станціи;

13) актъ за № 176, составленный 28 іюня сего года жанд. ун.-оф. на той же станціи;

Всѣ эти документы при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 275, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289 и 290).

ПУТЕВОЙ ЖУРНАЛЪ

ПРИ ИЗСЛѢДОВАНІИ

МАРІУПОЛЯ.

Въ Маріуполь Подкоммиссія пріѣхала на пароходѣ, 10 авг. и застала тамъ Предсѣдателя Коммиссіи по улучшенію Севастопольскаго и Маріупольскаго портовъ, назначенной по распоряженію г. Министра Путей Сообщенія, инспектора Лозово-Севастопольской желѣзной дороги А. И. Климчицкаго, пріѣхавшаго туда для собранія данныхъ по вопросу объ улучшеніи Маріупольскаго порта.

11-го августа Подкоммиссія осматривала Маріупольскій портъ въ его теперешнемъ видѣ и мѣсто расположенія станціи строющейся Маріупольской дороги.

Маріупольскій портъ въ настоящее время устроенъ на рѣкѣ Кальміусѣ, впадающей въ Азовское море. Рѣка Кальміусъ не глубока и въ нее могутъ входить только мелкія суда (такъ назыв. „дубы“) вмѣстимостью до 250 четвертей хлѣба, и сидящія въ водѣ на $3^1/_2$—4 фута. Суда эти безъ палубъ и передвигаются шестами. На эти дубы грузится хлѣбъ и отвозится на такъ называемый „малый рейдъ“, отстоящій отъ берега саженъ на 400. Тамъ онъ перегружается на каботажныя суда, имѣющія вмѣстимость отъ 3 до 12 тысячъ пудовъ и сидящія въ водѣ на 7—8 футъ глубины.

Съ малаго рейда хлѣбъ на каботажныхъ судахъ перевозится на большой рейдъ, отстоящій отъ берега на 2 версты, гдѣ и перегружается на большія суда, ходящія въ открытое море.

Хлѣбные амбары расположены въ самомъ городѣ довольно далеко отъ порта и хлѣбъ изъ нихъ доставляется къ дубамъ на подводахъ.

Близъ Кальміуса расположено озеро „Дамаха“, образовавшееся оттого, что въ 1845 году изъ города было проведено шоссе, перерѣзавшее русло Кальміуса, отчего оно уничтожилось и образовало озеро „Дамаху“, а Кальміусъ прорылъ себѣ новое русло. На этомъ озерѣ „Дамахѣ“ предположено было устроить портъ глубиной до 13 футовъ, въ который могли-бы входить каботажныя суда. Но мысль эта въ настоящее время оставлена.

Портъ гораздо дешевле и удобнѣе будетъ устроить въ 3-хъ верстахъ отъ Маріуполя, противъ „Зинковой балки“, гдѣ глубина моря у самаго почти берега, всего на растояніи 4 саженъ, достигаетъ 10—12 футовъ.

До устройства большого порта, г. Климчицкій сдѣлалъ предположеніе объ углубленіи рѣки Кальміуса до глубины 8 футъ, на что потребуется до 320,000 р., чтобы дать возможность входить въ него каботажнымъ судамъ и тѣмъ избѣжать второй перегрузки.

Станцію желѣзной дороги предполагается устроить на морскомъ берегу, и линія желѣзной дороги пересѣчетъ рѣку Кальміусъ (выше мѣста нагрузки) и озеро Дамаху.

На самомъ Кальміусѣ можно устроить небольшую станцію съ платформой и пакгаузомъ; вообще-же тутъ мѣста не много.

Къ мѣсту расположенія амбаровъ въ городѣ, предполагается провести вѣтвь желѣзной дороги, длиною въ 3 версты.

Въ тотъ-же день Подкоммиссія присутствовала въ засѣданіи Коммиссіи г. Климчицкаго, гдѣ участвовали и представители отъ города. При этомъ было, между прочимъ, высказано слѣдующее:

Въ настоящее время перевозка четверти хлѣба изъ Маріуполя до большого рейда обходится: перевозка изъ амбаровъ къ Кальміусу—10 коп.; нагрузка на дубы—3 коп.; перевозка на малый рейдъ отъ 6 до 15 коп., и съ малаго на большой рейдъ отъ 10 до 20 коп. Итого вся перевозка стоитъ отъ 29 до 48 к. въ среднемъ 38½ коп. Къ этому нужно прибавить по 3 коп. на мѣшки съ четверти и потерю мѣшковъ съ хлѣбомъ при перегрузкахъ, такъ какъ во время волненія они падаютъ въ море. Слѣдуетъ ходатайствовать въ министерствѣ Путей Сообщенія, чтобы подвижной составъ Маріупольской дороги состоялъ преимущественно изъ крытыхъ вагоновъ. Но есть слухи, что подвижной составъ уже заказанъ и что въ числѣ его заказано 600 угольныхъ полу-вагоновъ.

Азовская дорога оттянула отъ Маріуполя къ Таганрогу до 300 тысячъ четвер., такъ что Маріупольская дорога можетъ разсчитывать на 5 м. пудовъ хлѣбнаго груза. Это конечно въ томъ только случаѣ если не будутъ встрѣчаться тѣ-же затрудненія

какъ на Азовской дорогѣ, поэтому ей слѣдуетъ заблаговременно принять всѣ мѣры для успѣшной перевозки хлѣба.

Но нужно думать что Донецкая и Маріупольская дороги какъ спеціально каменно-угольныя, мало будутъ удовлетворять потребностямъ хлѣбной перевозки.

Нельзя разсчитывать, чтобы хлѣбъ прямо изъ вагоновъ поступалъ на суда, его нужно просушить и разсортировать, поэтому если не будетъ устроено вѣтви въ городъ, то перевозка будетъ стоить съ желѣзной дороги въ городъ 8—9 коп., да изъ города къ Кальміусу 10 коп. съ четверти. Въ виду устройства большаго порта, на Кальміусѣ никто не будетъ строить амбаровъ, а поэтому и устройство на немъ станціи безполезно. — Самая гавань въ Кальміусѣ съ развитіемъ торговли будетъ мала. Настоящихъ амбаровъ въ городѣ достаточно и для будущаго времени, такъ какъ теперь они никогда не занимаются сполна.

Будутъ-ли строиться амбары на морскомъ берегу—покажетъ время.

Маріупольскій портъ такъ хорошо защищенъ, что съ 1840 года въ немъ ни одно судно не потерпѣло крушенія. Навигація открывается съ ½ марта и кончается въ ½ ноября.

Всего портъ можетъ отпустить до 30 милліоновъ пудовъ хлѣба.

Въ настоящее время въ Маріуполѣ есть 40 дубовъ и 42 каботажныя судна. Прежде, когда шла поставка провіанта на Кавказъ, каботажныхъ судовъ было больше, но теперь перевозка эта убита пароходами.

На каменный уголь перевозка на малый рейдъ ляжетъ до 1½ коп. съ пуда.

Въ настоящее время въ Юзовѣ уголь стоитъ 7 коп., перевозъ въ Маріуполь будетъ стоить 2½ коп; на малый рейдъ 1½ коп. и оттуда до Одессы 12, а до Севастополя 9—10 коп. Такъ что пудъ угля въ Севастополѣ будетъ стоить 20—21 и въ Одессѣ 23 коп.

При увеличеніи грузовъ, если пойдетъ каменный уголь, количество судовъ увеличится и цѣна перевозки на Одессу должна понизиться до 7—8 коп. Тогда можетъ быть русскій уголь и попадетъ въ Одессу.

ПУТЕВОЙ ЖУРНАЛЪ

ПРИ ИЗСЛѢДОВАНІИ

КОНСТАНТИНОВСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Подкоммиссія прибыла на Константиновскую желѣзную дорогу 12 августа, а 13 приступила къ осмотру ея.

Еленовка (13 августа).

Каменное 2-хъ этажное пассажирское зданіе, въ которомъ помѣщаются и служащіе на станціи.

Паровозное зданіе на 4 паровоза, потолокъ старый. По словамъ управляющаго дорогой въ этомъ году вся крыша будетъ сдѣлана новая.

Жилой домъ, помѣщеніе жандарма, комната для дежурныхъ кондукторовъ, комната для стрѣлочника и составителя поѣздовъ. Помѣщенія довольно просторныя, но конопатка въ домѣ скверная, черезъ стѣны и крышу пробиваетъ дождь.

Казарма, помѣщеніе для дорожнаго мастера просторно; комната, въ которой живутъ 10 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ тѣсна. Конопатка скверная.

Товарная платформа частію крытая; на ней вѣсы. Крыша старая и дырявая.

Рудничная (13 августа).

Каменный пассажирскій домъ, въ которомъ и квартира начальника станціи.

Каменный жилой домъ, въ которомъ помѣщаются жандармы, сторожа и др. служащіе. Всѣ помѣщенія удовлетворительныя. На станціи есть вагонные вѣсы, на которыхъ провѣряется и

тара вагоновъ. Отъ станціи ведутъ двѣ вѣтви къ шахтамъ „Горнаго и Промышленнаго Общества на югѣ Россіи.“ Вся станція построена на счетъ того же Общества.

Начальникъ станціи доставилъ вѣдомость объ отправкѣ каменнаго угля со станціи Рудничной съ 1-го января по 13 авг.

Юзово (13 и 14 августа).

Къ предсѣдателю явились углепромышленники Древицкій и Кейберъ, которые заявили:

Древицкій, что за землю для складовъ за 3 участка всего 450 кв. саж. платить 37 р. 50 к. въ мѣсяцъ, что очень дорого, такъ какъ ложится почти по 1 рублю на вагонъ угля. Вагоновъ даютъ мало, въ 15 дней дали всего 20 вагоновъ. Уголь ставитъ на сахарные заводы; для частныхъ лицъ совсѣмъ не даютъ вагоновъ, порядка въ распредѣленіи вагоновъ больше, со времени введенія выборныхъ.

Кейберъ своего рудника не имѣетъ, а торгуетъ покупнымъ углемъ, для склада котораго снимаетъ землю на станціи; у него на складѣ осталось еще до 250,000 п. угля, но онъ не имѣетъ возможности его вывести, такъ какъ ему не даютъ вагоновъ. Желаетъ чтобы ему дали возможность вывести это количество угля.

Явившіеся къ г. предсѣдателю мѣстные землевладѣльцы заявили: устройство Маріупольской дороги представляетъ для края большія выгоды. Перевозка угля на Таганрогъ стоитъ 1 р. 60 коп. а на Маріуполь будетъ стоить только 60 к., сбытъ угля въ Маріуполѣ будетъ болѣе обезпеченъ и нагрузка на суда удобнѣе. Кромѣ того на Маріупольской дорогѣ можетъ быть не будетъ тѣхъ затрудненій какія теперь встрѣчаются на Азовской дорогѣ. Теперь хлѣбъ отправляютъ на Маріуполь, (хотя перевозка его и дороже на 30 коп. чѣмъ на Таганрогъ), такъ какъ на Азовской дорогѣ нельзя добиться вагоновъ. Нѣкоторые землевладѣльцы имѣнія которыхъ находятся на Азовской дорогѣ, отправляютъ хлѣбъ на Константиновскую дорогу, а оттуда уже на Азовскую, иначе онъ долго пролежитъ на станціи.

Иногда на Азовсвой дорогѣ не хватаетъ даже пассажирскихъ билетовъ, такъ что не даютъ напр., билетовъ до Курска, а выдаютъ только до Харькова.

Въ этотъ день, 13 августа, Подкоммиссія осматривала шахты и заводъ г. Юза и шахты „Горнаго и Промышленнаго Общества на югѣ Россіи.“

14 августа Подкоммиссія осматривала станцію Юзово.

Два каменные дома, въ которыхъ помѣщаются службы управленія дороги и живетъ докторъ.

Жилой домъ, въ которомъ помѣщается столярная мастерская ремонта пути. Комната мастеровъ и квартира смотрителя рабочихъ. Столярный ремонтъ производится хозяйственнымъ способомъ. Лѣсъ выписываютъ изъ Екатеринослава, по мѣрѣ надобности.

Казарма, квар. дорожнаго мастера; 2 комнаты для 5 челов. ремонтныхъ рабочихъ и старшаго рабочаго.

Казарма, въ одной половинѣ находится квар. начальника стан. въ другой, комната въ которой живутъ 3 стрѣлочника и сторожъ; двѣ комнаты для 6 челов. дежурныхъ кондукторовъ, комната артельщика и составителя поѣздовъ.

Домъ, въ одной половинѣ квар. начальника тракціи а въ другой живутъ 4 машиниста въ 4 комнатахъ.

Водоподъемное зданіе, внизу подъ бакомъ въ грязномъ и низкомъ помѣщеніи живутъ 23 человѣка рабочихъ; по словамъ начальника тракціи тутъ бываетъ такъ угарно, что рабочихъ вытаскиваютъ за мертво.

Будка для стрѣлочника, стѣны двойныя а полъ одиночный.

Мастерскія для ремонта паровозовъ и вагоновъ, при нихъ кузница. Тутъ же помѣщеніе для расходнаго склада тракціи.

Баня довольно хорошая, отапливается изъ паровика мастерскихъ.

Магазинъ (деревянный) для склада принадлежностей дороги, устроенъ на пассажирской платформѣ, рядомъ съ пассажирскимъ зданіемъ; внизу, въ каменномъ подвалѣ, складъ для масла и керасина.

Домъ, въ которомъ живутъ слесаря; въ одной комнатѣ живутъ 2 семьи и 1 холостой; въ одной же комнатѣ живутъ 8 человѣкъ, тѣсно и холодно.

Домъ въ которомъ живутъ мастеровые тракціи, въ 4 комнатахъ живутъ 8 семей, (7 дѣтей и 17 взрослыхъ); смотритель вагоновъ въ одной комнатѣ; жандармъ съ женой, дочерью и сестрой въ одной комнатѣ. Домъ старый и холодный; конопатка очень плохая.

4 землянки, сдѣланныя изъ старыхъ шпалъ; окна вынуты изъ старыхъ вагоновъ. Въ нихъ помѣщается 37 человѣкъ, (10 дѣтей и 27 взрослыхъ).

3 вагона третьяго класса, въ которыхъ живутъ по 8 человѣкъ, съ дѣтьми. Во всѣхъ этихъ помѣщеніяхъ холодно и сыро. Рабочіе вслѣдствіе сырости и холода не остаются долго на службѣ и не охотно идутъ на службу, такъ что ихъ бываетъ трудно достать.

Вслѣдствіе-же дурного помѣщенія имъ приходится платить гораздо дороже противъ другихъ дорогъ, такъ какъ они за обыкновенную плату не соглашаются наниматься.

Въ этомъ-же день происходило засѣданіе Подкоммиссіи, на которомъ присутствовали предводитель дворянства Бахмутскаго уѣзда г. Карповъ; угле-промышленники, выборные отъ нихъ (гг. Мевіусъ и Піотровскій), инспекторъ дороги г. Дыманъ, управляющій Константиновской дорогой г. Икенъ, начальникъ станціи и строитель Донецкой дороги г. Титовъ.

Г. предсѣдателю поданы слѣдующія заявленія:

1) отъ предводителя дворянства Бахмутскаго уѣзда г. Карпова;

2) отъ управляющаго дѣлами Горнаго и Промышленнаго общества на Югѣ Россіи г. Яницкаго;

3) отъ горнаго инженера Авдакова;

4) отъ полковника Николая Григорьевича Илавойскаго, и

5) отъ шахтовладѣльцевъ угольной промышленности сосѣдней съ заводомъ Юза.

Всѣ эти заявленія при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 303, 295, 294, 304 и 302).

Затѣмъ на предложенные вопросы гг. присутствующіе объяснили:

а) *По вопросу о пользованіи вѣтвями принадлежащими г. Юзу и Промышленному Обществу.*

Вѣтвь ведущая къ шахтамъ Промышленнаго Общества выстроена на счетъ этого Общества въ одно время съ Константиновской желѣзной дорогой. Общество имѣетъ свои вагоны и паровозы и обмѣнивается съ Константиновской дорогой на ст. Рудничной.

Вѣтвь ведущая къ заводу Юза построена имъ тоже на свой счетъ, но Юзъ не имѣетъ своего подвижнаго состава, а пользуется вагонами Константиновской дороги за плату.

Есть шахты, которыя лежатъ на вѣтви самаго Промышленнаго Общества и должны вести уголь 10 верстъ гужомъ. Углепромышленники обращались къ Обществу съ просьбой о дозволеніи имъ пользоваться вѣтвью, но имъ въ этомъ отказано.

Юзъ также отказалъ въ пользованіи принадлежащей ему вѣтвью.

Обѣ вѣтви проходятъ по землѣ находящейся въ арендѣ у Промышленнаго Общества и у г. Юза.

Угле-промышленники желали-бы вносить г. Юзу и Промышленному Обществу особую плату за пользованіе.

Г. Икенъ объяснилъ, что по условію съ Промышленнымъ Обществомъ оно обязано было выстроить станцію и дома для помѣщенія служащихъ, въ томъ мѣстѣ гдѣ примыкаетъ къ Константиновской дорогѣ ихъ вѣтвь. Станція эта поступаетъ въ собственность Константиновской дороги, которая обязана содер-

жать на станціи служащихъ, ремонтировать зданія и путь въ предѣлахъ станціи. Условіе это было заключено на 3 года, срокъ его уже истекъ, но дѣйствуетъ на основаніи этого договора. О заключеніи новаго условія идутъ переговоры.

На вѣтви принадлежащей г. Юзу Константиновская дорога содержитъ только стрѣлочника на переходной стрѣлкѣ, путь же не ремонтируетъ, но наблюдаетъ за безопасностью движенія, и можетъ требовать объ исправленіи и содержаніи путей въ порядкѣ. У Юза есть только паровозы, а вагоны онъ получаетъ отъ Константиновской дороги съ платою по 25 коп. съ вагона, и за простой вагона по 2 р. въ сутки.

Груженный вагонъ онъ можетъ держать 2 сутокъ, а пустой только сутки.

Г. Піотровскій замѣтилъ, что, сколько ему извѣстно, Промышленное Общество согласно допустить пользованіе своей вѣтвью, но не даетъ своего подвижнаго состава.

Г. Яницкій. Вѣтвь построена Промышленнымъ Обществомъ на свой счетъ и оно само ее ремонтируетъ. Со стороны общества нѣтъ препятствій къ допущенію пользоваться его вѣтвью, но нѣтъ Министерскихъ правилъ для движенія по вѣтвямъ частныхъ грузовъ; вопросъ этотъ въ настоящее время находится на разсмотрѣніи въ Министерствѣ. Только поэтому и нельзя допустить по вѣтви другихъ грузовъ кромѣ принадлежащихъ Промышленному Обществу.

Г. Титовъ—на Донецкой дорогѣ тоже есть вѣтви принадлежащія частнымъ лицамъ. Донецкая дорога не иначе входитъ съ владѣльцемъ вѣтви въ соглашеніе, какъ чтобы она была построена по техническимъ указаніямъ инженера Донецкой дороги; чтобы вѣтвь эта поступила въ распоряженіе Донецкой дороги; чтобы владѣлецъ вѣтви вносилъ на ремонтъ ея, если не достанетъ платы за перевозку грузовъ, и чтобы вѣтвью этой могли пользоваться, за извѣстную плату, всѣ безъ исключенія. Безъ этихъ условій Донецкая дорога не соглашается пускать по вѣтви свой подвижной составъ и не входитъ съ владѣльцемъ ея ни въ какія другія условія обмѣна.

б) *По вопросу о складахъ угля на станціяхъ.*

На Константиновской дорогѣ склады подъ уголь отдаются съ платою по 10 коп. въ мѣсяцъ (1 р. 20 к. въ годъ) за квадратную сажень, 2 года тому назадъ брали даже по 20 коп. съ сажени. На Азовской же дорогѣ берутъ по 50 коп. за квад. саж. въ годъ, а въ мѣсяцъ по $^1/_{12}$ съ 50 коп. Въ Харьковѣ нѣтъ мѣста для склада угля и поэтому его держатъ въ вагонахъ и берутъ за полежалое.

Г. Титовъ заявилъ, что на Донецкой дорогѣ отдавали земли

для складовъ даромъ, но это повело только къ захватамъ и къ перепродажѣ земли, поэтому теперь тоже назначили цѣну 50 к. въ годъ съ сажени. По его мнѣнію, плата за землю подъ склады не должа составлять для дороги доходной статьи, но взымается она только для устраненія захватовъ и перепродажъ.

в) *По вопросу о перевѣшиваніи угля и провѣркѣ тары вагоновъ.*

На станціяхъ Константиновкѣ, Рудничной и Юзово, на которыхъ есть вагонныя вѣсы, уголь принимается по вѣсу, на остальныхъ-же угольныхъ Скотоватой, Мадрыкино и Еленовка, гдѣ нѣтъ вѣсовъ, уголь принимается ящиками, считая въ каждомъ ящикѣ 5 пудовъ. Въ настоящее время заказаны вѣсы для всѣхъ угольныхъ станцій. Уголь Промышленнаго Общества и Юза провѣряется на вѣсахъ станцій Рудничная и Юзово, на самомъ-же рудникѣ неудобно перевѣшивать вагоны, такъ какъ пришлось-бы имѣть тамъ особаго агента желѣзной дороги.

Практика показала, что при счетѣ угля ящиками, ошибка самая назначительная, всего отъ 6 до 10 пудовъ на вагонъ.

Уголь по объему можно принимать только въ спеціальныхъ угольныхъ вагонахъ, а въ обыкновенныхъ невозможно.

Г. Піотровскій заявилъ, что въ его округѣ встрѣчаются самые разнородные, относительно вѣса, угли, и поэтому, по его мнѣнію, уголь объемомъ принимать нельзя.

Г. Титовъ—принимать уголь по объему въ спеціальныхъ вагонахъ совершенно возможно. Къ разницамъ въ угляхъ не трудно приноровиться; для каждаго рудника можно узнать сколько угля по вѣсу заключается въ данной единицѣ объема. На Донецкой дорогѣ начальники станцій очень скоро къ этому примѣнились. При опытахъ разница оказывалась въ 5—6 пудовъ на вагонъ.

Г. Яницкій—за границей и въ Царствѣ Польскомъ уголь принимается по объему въ спеціальныхъ угольныхъ вагонахъ. Во Франціи уголь продается по объему, гектолитрами; въ Англіи также по объему—тонами. По объему уголь принимать справедливѣе и потому еще, что объемъ мокраго и сухаго угля одинаковы.

На Константиновской дорогѣ тара вагоновъ провѣряется, а на другихъ дорогахъ принимается тара написанная на вагонѣ. Поэтому то очень часто Азовская дорога при провѣркѣ вагона на станціи Константиновкѣ отгружаетъ уголь и бросаетъ его на станціи, не извѣщая объ этомъ отправителей, которые поэтому и не являются за этимъ углемъ.

Несоотвѣтствіе вѣса происходитъ еще и оттого, что вѣсъ вагона провѣряется на ходу, когда вагонъ сцѣпленъ въ поѣздѣ.

Уголь отгружаютъ также и изъ закрытыхъ вагоновъ, отправ-

ляемыхъ за пломбой, которыя артель Азовской дороги не считаетъ себя обязанною сохранять на томъ основаніи, что уголь идетъ и на открытыхъ платформахъ, то-есть совсѣмъ безъ пломбы.

На станц. Мерефа вѣсъ угля опять провѣряется, такъ какъ Харьково-Николаевская дорога отвѣчаетъ за вѣсъ и большею частью оказывается недостача угля.

г) *По вопросу о тарифѣ.*

Г. Титовъ — когда Константиновская и Маріупольская одрога сольются съ Донецкой, то тарифъ на уголь будетъ уровненъ до $^1/_{35}$. Донецкая дорога потому держитъ тарифъ выше Азовской дороги, что у нее нѣтъ другихъ болѣе цѣнныхъ грузовъ и при низшемъ тарифѣ правительству пришлось бы много приплачивать къ гарантіи.

д) *По вопросу о наложенныхъ платежахъ и переборахъ.*

Наложенные платежи задерживаютъ по мѣсяцу и больше на ст. Юзово. Дороги вообще только тогда возвращаютъ наложенные платежи когда сами богаты деньгами, не обращая никакого вниманія на нужды отправителей.

Г. Титовъ—на Донецкой дорогѣ тоже были задержаны наложенные платежи, по винѣ Азовской дороги, которая задолжала ей до 60,000 р. Донецкая дорога не могла съ своей стороны произвести уплату отправителямъ, такъ какъ выручки ея не хватало даже на ежедневные расходы.

Г. Авдаковъ собралъ свѣдѣнія о переборахъ (представленные имъ Коммиссій) и они оказываются 3-хъ родовъ: 1) на ст. отправленія, 2) на ст. полученія и 3) на ст. отправленія и на ст. полученія. Отчего происходятъ переборы, не знаютъ, такъ какъ начальники станцій не объясняютъ сдѣланнаго ими разсчета, предлагая жаловаться въ управленіе дороги. Возвращаются переборы черезъ 1—2 года, тоже безъ всякаго объясненія.

Недоборы случаются, но чрезвычайно рѣдко.

Начальникъ станціи объяснилъ, что по его мнѣнію переборы происходятъ: 1) оттого, что уголь на Фастовскую дорогу идетъ черезъ Мерефу и черезъ Харьковъ; для отправителя выгоднѣе отправлять уголь на Мерефу, но на Азовской дорогѣ въ послѣднее время сдѣлано распоряженіе объ отправленіи угля на Харьковъ; 2) при перевѣскѣ въ вагонѣ оказывается болѣе 600 пуд и тогда съ отправителей взимается за излишній вѣсъ по $^1/_{36}$. О причинѣ переборовъ отправителей не извѣщаютъ.

е) *По вопросу о потеряхъ угля при перевозкѣ.*

Г. Авдаковъ, по его мнѣнію потеря угля въ пути происходитъ отъ слѣдующихъ причинъ: 1) разницы въ вѣсѣ тары вагоновъ; 2) отъ способа перевѣски вагоновъ на ходу, какъ это дѣ-

лается на Азовской дорогѣ; 3) потери при перегрузкѣ угля изъ забракованныхъ вагоновъ и 4) кражи угля, чему главнымъ образомъ способствуютъ преміи машинистамъ; кражи эти происходятъ какъ изъ открытыхъ, такъ и изъ закрытыхъ вагоновъ, съ которыхъ пломбы снимаются.

Желательно, чтобы при перегрузкахъ угля соблюдался порядокъ и съ нимъ обращались бы не такъ небрежно; въ настоящее время уголь прямо вываливается на землю, отчего смѣшивается съ пескомъ и приходитъ на мѣсто негоднымъ.

Въ вагонныхъ листахъ не отмѣчаютъ гдѣ сдѣлана перегрузка, а просто зачеркиваютъ № вагона и проставляютъ новый №; по пломбѣ нельзя узнать станціи гдѣ сдѣлана перегрузка. Необходимо обязать, чтобы отмѣчалась станція и причина перегрузки.

Г. Авдаковъ представилъ 1) списокъ вагоновъ, въ которыхъ оказалась потеря каменнаго угля, и 2) свѣдѣнія о числѣ перегруженныхъ вагоновъ.

Управляющій Константиновской дорогой г. Икенъ представилъ двѣ вѣдомости о недостачахъ каменнаго угля.

Документы эти при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 297, 298, 299 и 300).

ж) *По вопросу о спеціальныхъ угольныхъ вагонахъ.*

Г. Предсѣдатель заявилъ, что Подкоммиссіи были высказаны слѣдующія неудобства угольныхъ вагоновъ: 1) въ нихъ нѣтъ продольнаго тяговаго аппарата, отчего поѣзда часто разрываются; 2) буфера ихъ не соотвѣтствуютъ буферамъ другихъ вагоновъ; 3) изъ нихъ легче воровать уголь и 4) въ этихъ вагонахъ нельзя возить другихъ грузовъ и какъ слѣдствіе этого, невозможность для угольныхъ поѣздовъ имѣть обратные грузы.

Г. Титовъ. Возраженія эти по его мнѣнію неосновательны потому, что:

1. Угольные вагоны имѣютъ продольный тяговой аппаратъ и поэтому нѣтъ основанія думать, чтобы поѣзда разрывались.

2. Буфера разныхъ вагоновъ, одной и той же дороги, тоже не подходятъ одни къ другимъ, и это не мѣшаетъ помѣщать ихъ въ одномъ поѣздѣ.

3. Кражу изъ закрытаго вагона легче сдѣлать, чѣмъ изъ открытаго, такъ какъ провѣрку легче дѣлать по виду, чѣмъ по вѣсу. Выгода открытыхъ вагоновъ въ этомъ отношеніи та, что уголь можно принимать по объему, нагружая вагонъ по бортамъ подъ гребли. Произведя опыты, каждый начальникъ станціи можетъ, почти безъ ошибки, опредѣлить вѣсъ угля, нагруженнаго такимъ образомъ и соотвѣтственно этому сдѣлать разчетъ за провозъ. Отправители же будутъ болѣе гарантированы отъ кражъ, такъ какъ по прибытіи угля, по виду можно будетъ замѣтить сдѣ-

лана ли кража или нѣтъ; чего нельзя замѣтить въ закрытомъ вагонѣ, гдѣ уголь лежитъ неправильными кучами. Утряска угля въ пути самая незначительная.

4. Во Франціи закрытые вагоны составляютъ исключеніе, такъ что тамъ большею частію грузы возятъ на открытыхъ вагонахъ и покрываютъ ихъ брезентами. Вообще для угля немыслимо имѣть обратнаго груза, такъ какъ онъ идетъ громадными массами. Это доказано опытомъ всѣхъ заграничныхъ дорогъ.

Кромѣ всего этого угольные вагоны представляютъ ту выгоду, что при нагрузкѣ въ нихъ угля его можно сортировать грохотами (представилъ рисунокъ при семъ прилагаемый) (по вход. жур. № 293), а въ крытые вагоны автоматическая нагрузка невозможна, такъ какъ обшивка вагона не выдержитъ этого; проходя по грохотамъ уголь не портится и не бьется, а при нагрузкѣ его лопатами мельчается. Выгода въ этомъ случаѣ представляется та, что только при сортировкѣ угля, можно получить правильную за него цѣну, такъ какъ только такой уголь можетъ быть прямо употребляемъ по назначенію, на фабрику, газовый заводъ или кузницу.

По приходѣ угля въ порты, только изъ открытыхъ вагоновъ можно дѣлать механическую его нагрузку на суда; а это очень уменьшаетъ стоимость угля. (Представилъ два рисунка, прилагаемые при семъ) (по вход. жур. №№ 291 и 292).

з) *По вопросу о недостачѣ вагоновъ.*

На Константиновской дорогѣ количество назначенныхъ вагоновъ измѣняется только временно и пополняется къ концу мѣсяца; происходитъ это оттого, что не одинаковое число вагоновъ принимается каждый день къ обмѣну. Недостатокъ въ вагонахъ ложится тяжелѣе всего на мелкихъ углепромышленниковъ, которые арендуютъ землю, съ обязательствомъ добычи опредѣленнаго количества угля. Такъ какъ они не имѣютъ привиллегированныхъ покупателей, то и не въ состояніи вывести такое количество угля, которое покрыло бы всѣ ихъ затраты. Одинъ изъ углепромышленниковъ заявилъ, что онъ арендуетъ 100 десятинъ съ платой по $^1/_2$ коп. съ пуда добытаго угля и съ обязательствомъ добывать не менѣе 500,000 пуд.

Такъ какъ этого количества вывести по желѣзной дорогѣ невозможно, то онъ прекратилъ разработку и платитъ даромъ аренды 2,500 руб. въ годъ; въ прошломъ году продалъ только 200,000 пуд.

На возку угля фурами расчитывать невозможно. На фурахъ уголь возятъ за 230 верстъ въ Таврическую губ., по цѣнѣ провоза 13 — 15 коп. съ пуда, а до ближайшихъ станцій жел. дор. берутъ не менѣе 5 к. съ пуда. Фурщики на мѣстѣ поку-

паютъ уголь за 5—6 коп., такъ что за четверть (12 пуд.) платятъ 60—80 коп., а сами на мѣстѣ куда доставляютъ, продаютъ его по 2 р. 50 к. и 3 р. 50 к. за четверть.

Въ Екатеринославль уголь тоже возится на фурахъ и продается тамъ по 3 р. 50 к. за четверть.

Г. Кейберъ теперь открылъ тамъ складъ угля и продаетъ его, съ выгодой для себя, по 2 р. 10 к. за четверть.

и) *По вопросу о проведеніи дороги на Екатеринославъ или Александровскъ съ доставкой угля въ Севастополь, Николаевъ и Одессу.*

Дорога на Александровскъ выгоднѣе чѣмъ на Екатеринославъ, такъ какъ это даетъ углю возможность выйдти въ Черное море, а поднимать уголь вверхъ по Днѣпру затруднительно вслѣдствіе большихъ мелей на Днѣпрѣ.

Дорога эта имѣетъ государственную важность потому, что соединитъ первоклассныя руды Криваго Рога съ Донецкимъ углемъ.

Она будетъ подвозить руду къ каменному углю (что выгоднѣе, такъ какъ для пуда желѣзной руды нужно 10 пудовъ угля) и эта руда, какъ имѣющая 60% желѣза, будетъ съ успѣхомъ конкурировать съ мѣстной рудой, въ которой только 45%.

На ст. Рудничной руда будетъ стоить не дороже 8 к.

Кромѣ того эта дорога будетъ имѣть и другіе грузы, такъ, напр., уголь отъ Александровска къ сахарнымъ заводамъ и обратный грузъ сахаръ и лѣсъ и проч. на Кавказъ и др. пункты. Въ настоящее время сахаръ съ завода Бродскаго возятъ на фурахъ въ Ростовъ.

По мнѣнію г. Титова дорога эта не выгодна, такъ какъ для того, чтобы она окупилась, нужно перевести по ней 60 мил. пудовъ руды или 30 мил. пудовъ металла, а этого невозможно предполагать.

Стоимость провоза угля черезъ Александровскъ и Маріуполь будетъ почти одинакова, а именно:

Черезъ Маріуполь:

Стоимость угля на мѣстѣ 7,50 копѣекъ, привозъ отъ Дебальцова до Юзова 1,25 коп.; отъ Юзова до Маріуполя 2,50 к.; стоимость привѣса 0,10 к.; нагрузка, выгрузка и проч. 0,65 к.; потеря въ пути 0,19 к.; портовые и разн. расходы 1,00 к. и фрахтъ на парусномъ суднѣ до Севастополя или Николаева 6,00, итого около 19 к. пудъ.

Черезъ Александровскъ.

Стоимость на мѣстѣ 7,50 к.; провозъ отъ Дебальцева до Александровска 5,00; стоимость привѣса 0,10 к.; нагрузка, выгрузка и пр. 0,65 к.; потеря въ пути 0,19 к.; портовые и разные расходы 1,00 к., фрахтъ отъ Александровска до Одессы или Севастополя 4,00 итого около 18—19 пудъ.

Повѣренный кн. Ливена заявилъ жалобу о томъ, что по договору заключенному княземъ Ливеномъ съ Константиновской дорогой она обязалась давать ему ежедневно 5 вагоновъ на проложенную къ имѣнію князя вѣтвь, чего въ настоящее время не исполняетъ.

Г. управляющій представилъ договоръ, сущность котораго состоитъ въ томъ, что князь Ливенъ отдаетъ свою землю безвозмездно Константиновской дорогѣ, а она обязана выстроить на его землѣ вѣтвь длинною 200 саж. и давать ему на эту вѣтвь ежедневно 5 вагоновъ, съ платой по 50 коп. съ вагона; на ремонтъ вѣтви князь Ливенъ вноситъ по стоимости. По вѣтви этой могутъ ходить всякіе грузы какъ князя Ливена, такъ и другихъ лицъ. Срокъ договора кончается въ 1882 году. Договоръ утвержденъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

Г. Дыманъ.—Князь Ливенъ ходатайствовалъ о разрѣшеніи построить вѣтвь для хлѣбныхъ грузовъ, но потомъ началъ возить по ней и каменный уголь.

Г. Піотровскій — смотритъ на устройство этой вѣтви какъ на несправедливость. Распоряженія Министерства о подачѣ вагоновъ на частныя вѣтви, нѣтъ.

Г. Икенъ. Вагоновъ на вѣтвь не даетъ потому, что выборные не назначаютъ вагоновъ для князя Ливена, такъ какъ у него нѣтъ привиллегированнаго угля.

Управляющій князя Ливена добавилъ, что цѣль устройства вѣтви была устроить хлѣбные амбары для частныхъ лицъ. Когда князь Ливенъ въ своей жалобѣ объяснилъ это Минист. Пут. Сообщ., то ему отказали въ подачѣ вагоновъ именно на томъ основаніи, что онъ желаетъ устроить амбары.

Г. Кейберъ повторилъ свою жалобу о томъ, что ему не даютъ вагоновъ для вывоза его угля со склада, который онъ желаетъ ликвидировать. Рудникамъ для частныхъ отправителей даютъ 20 вагоновъ, а ему только 4. Привиллегированныхъ доставокъ не имѣетъ.

Г. Піотровскій — въ инструкціи для выборныхъ ничего не сказано о складахъ, а говорится только о рудникахъ; но, чтобы дать возможность частнымъ лицамъ распродать свои склады, имъ даютъ 10 вагоновъ въ день и предупредили, что давать вагоны на большее количество угля противъ того какъ у нихъ есть теперь въ складахъ, не будутъ.

Г. Кейберъ получаетъ столько же какъ и другіе, поэтому онъ считаетъ его жалобу неосновательной. Распредѣленіе вагоновъ дѣлается въ присутствіи всѣхъ торговцевъ углемъ.

На вопросъ г. предсѣдателя какъ намѣрены поступать выборные съ частными складами, которые покупаютъ уголь съ крестьянскихъ рудниковъ, объяснили:

Г. Мевіусъ.—На съѣздѣ выборныхъ было обращено на это вниманіе и они рѣшили, чтобы для такихъ складовъ давать вагоны наравнѣ съ рудниками. Для этого требуется только представленіе отъ волостнаго правленія удостовѣренія о томъ, что уголь купленъ съ крестьянскаго рудника. Въ его округѣ такихъ рудниковъ нѣтъ, а всѣ принадлежатъ крупнымъ владѣльцамъ.

Г. Піотровскій.—Въ іюнѣ мѣсяцѣ было всего заявлено угля 840,000 пуд., а вагоновъ было только 160. Углепромышленники нарочно увеличивали свои заявленія, такъ что, напримѣръ, у него 5 тыс. пудовъ угля, а онъ заявляетъ, что имъ продано 20 тыс. пуд. Вслѣдствіе этого крестьянскія шахты не могли вывести со ст. Шербиновки и Петровской до 60 тыс. пуд. угля.

Поэтому онъ принялъ за единицу рудникъ вырабатывающій 250 тыс. пудовъ въ годъ и, такимъ образомъ, большіе рудники опредѣляются въ 2, 3 и т. д. единицы. Крестьянскіе рудники складываютъ и, изъ нѣсколькихъ, составляютъ единицу.

Вагоны распредѣляются соотвѣтственно этой единицѣ.

Производительность рудника опредѣляется по большинству голосовъ. Голосованіе происходитъ каждый мѣсяцъ, такъ какъ производительность рудника можетъ увеличиться или уменьшиться. Каждый имѣетъ право исправить сдѣланную, относительно его рудника, ошибку.

Склады крестьянскаго угля принимаются какъ рудники.

Ясиноватая (14 августа).

Казарма для рабочихъ гдѣ помѣщается и дорожный мастеръ, удовлетворительная.

Домъ, для начальника телеграфа, его канцеляріи и мастерской.

На станціи есть ящикъ съ медикаментами для поданія первой помощи.

Переѣздная будка № 30.

Конопатка стѣнъ очень плохая, нижніе вѣнцы сгнили, на потолкѣ не насыпано земли.

Скотоватая (14 августа).

Казарма, для рабочихъ, въ которой живетъ и дорожный мастеръ, помѣщеніе просторное; но плохо оштукатурено, полы старые и зимой дуетъ.

Жандармъ помѣщается въ пассажирскомъ домѣ, жалуется на холодъ зимой.

ПУТЕВОЙ ЖУРНАЛЪ

ПРИ ИЗСЛѢДОВАНІИ

ДОНЕЦКОЙ КАМЕННОУГОЛЬНОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Кроматорская (15 іюля).

Г. Предсѣдателю было заявлено управлющимъ Донецкой дорогой, что Азовская дорога постоянно дѣлаетъ затрудненія при пріемѣ вагоновъ; онъ объясняетъ это тѣмъ, что у Азовской дороги не всегда бываетъ на лицо достаточное число вагоновъ, поэтому агенты ея дѣлаютъ всякаго рода придирки.

Вслѣдствіе этого были приглашены начальникъ станціи Донецкой дороги, агентъ Азовской дороги и др. лица. Изъ происходившихъ между ними пререканій нельзя было вывести точнаго заключенія о не принятіи предъявленныхъ Донецкою дорогой 14 августа къ обмѣну 54 вагоновъ.

Агентъ Азовской дороги утверждалъ, что у него было достаточное число вагоновъ для обмѣна, но онъ не могъ принять вагоны потому, что въ вагонахъ съ углемъ оказалось въ 9 большой перегрузъ а въ 5 недогрузъ, и что по договору на обмѣнъ полагается 36 ч. и онъ долженъ быть оконченъ только сегодня въ 12 часовъ дня.

Вагоны съ перегрузомъ онъ не можетъ принимать, въ силу своей инструкціи.

Нач. стан. Донецкой дороги объяснялъ непринятіе тѣмъ, что у Азовской дороги не было на лицо 54 вагоновъ. Отгружать уголь не имѣетъ право, вслѣдствіе циркуляра минист. путей сообщенія, которымъ разрѣшается отгружать уголь только въ тѣхъ случаяхъ, когда перегрузъ грозитъ опасностью для движенія.

Г. Печковскій—объяснялъ полученный агентомъ Азовской дороги большой перегрузъ тѣмъ, что вагоны перевѣшиваются на ходу поѣзда и не подаются къ вѣсамъ руками. Предложилъ перевѣсить вновь не принятые вагоны, въ присутствіи членовъ Подкоммиссіи.

Г. Давыдовъ представилъ два письма писанныя на его имя изъ конторы Екатериненскаго пороховаго завода. Письма присемъ прилагаются (по вход. жур. №№ 306 и 307).

По осмотру Кроматорской станціи оказалось:

Будка для стрѣлочника очень хорошая. Стрѣлочникъ заявилъ, что опредѣленныхъ часовъ для дежурства у него нѣтъ, приходится стоять безсмѣнно съ утра до вечера; сегодня стоитъ на стрѣлкѣ съ 4-хъ до 10 часовъ утра. У него только одна стрѣлка, а всего на ст. 16 стрѣлокъ и 5 стрѣлочниковъ.

Паровозное зданіе, прекрасно построенное, крыша на немъ снаружи и внутри обшита толемъ. По объясненію начальника ремонта, г. Спасовскаго, желѣзо на крышѣ, отъ дыму каменнаго угля, скоро сгораетъ.

Водокачка, хорошо построена.

Жилой домъ въ которомъ помѣщаются служащіе, квартиры просторныя и удобныя.

Строится новый пассажирскій домъ.

Всѣ постройки сдѣланы очень хорошо изъ мѣстнаго камня.

Затѣмъ Подкоммиссія провѣряла вѣсъ не принятыхъ, за перегрузомъ, вагоновъ. По провѣркѣ этой оказалось.

Вагонъ № 8773:

Общій вѣсъ. . . . . 935 п.
Вѣсъ написан. тары. 269 „
Вѣсъ угля . . . . . 666 „

По провѣркѣ вѣсъ тары оказался не 269 а 271 пуд. Уголь отправленъ изъ Марьевска г. Уманскимъ, квитанція на 600 пуд. Нагрузка производилась безъ вѣсовъ; вагонъ былъ взвѣшенъ въ Попасной, гдѣ дано удостовѣреніе въ правильности вѣса. Назначеніе Хар.—Никол. жел. дор.

Вагонъ № 9477:

Общій вѣсъ . . . . $906^1/_2$ п.
Вѣсъ написан. тары. 258 „
Вѣсъ угля . . . . . $648^1/_2$ „

Уголь былъ прегруженъ въ этотъ вагонъ изъ вагона № 8773.

По вѣдомости агента Азовской дороги перегрузу было записано 66 пуд.

№ вагона.	Тара.	Вѣсъ на ходу.	Вѣсъ отцѣплен. ваг.
9194	277 п.	913 п.	913 п.
8572	250 „	920 „	906 „
8230	—	920 „	921 „
8728	250 „	899 „	858 „
8470	250 „	928 „	950 „

Изъ этой перевѣски вагоновъ Подкоммиссія убѣдилась, что два способа перевѣшиванія вагоновъ на ходу и отцѣпленнаго, даютъ различные результаты, такъ что разница въ вѣсѣ доходитъ отъ 14 до 30 пуд., болѣе противъ дѣйствительнаго вѣса, какъ это видно изъ перевѣски вагоновъ за №№ 8572 и 8728; иногда же вѣсъ показывается при перевѣскѣ на ходу менѣе противъ дѣйствительнаго на 20 пуд., какъ это видно изъ перевѣски вагона за № 8470.

Бахмутъ (15 августа).

Въ происходившее засѣданіе Подкоммиссіи явились товароотправители и уполномоченные отъ крестьянъ собственниковъ деревни Николаевки, которые представили г. Предсѣдателю:

1) Прошеніе Трахтерова.

2) Заявленіе Французова и Новикова.

3) Докладную записку Лопарева.

4) Прошеніе отъ крестьянъ деревни Николаевки.

Документы эти при семъ прилагаются (по входному журналу №№ 308, 309, 310 и 311).

На предложенные вопросы гг. членами Подкоммиссіи явившіеся лица добавили слѣдующее:

На Кроматорской станціи передачу вагоновъ задерживаютъ дней по десяти; желаютъ чтобы передача была устроена болѣе правильно.

Наложенные платежи Донецкая дорога очень долго задерживаетъ выдачей.

На это управл. Донецкой дороги г. Печковскій объяснилъ, что Азовская дорога задолжала Донецкой до 100 тыс. руб. по наложеннымъ платежамъ; такъ что одно время Донецкая дорога хотѣла даже прекратить пріемъ грузовъ, съ наложенными платежами, адресованными на Азовскую дорогу.

Сама Донецкая дорога вслѣдствіе незначительной выручки не въ состояніи изъ своей кассы, платить отправителямъ по наложеннымъ платежамъ, поэтому чтобы избѣжать нареканій, Донецкая дорога своимъ постояннымъ отправителямъ засчитываетъ плату за провозъ грузовъ въ счетъ слѣдующихъ имъ уплатъ по наложеннымъ платежамъ.

Переборы то же долго не возвращаютъ. На Харько-Николаевской дорогѣ это дѣло лучше организовано; тамъ контроль сборовъ какъ только найдетъ переборъ такъ тотчасъ же извѣщаетъ отправителя, чтобы онъ явился за полученіемъ слѣдуемой ему суммы.

Пропажи товаровъ случаются довольно часто и на составлен-

ные, объ этомъ акты не обращаютъ вниманія или отказываютъ подъ разными предлогами.

Такъ одному товаро-отправителю отказали въ удовлетвореніи на томъ основаніи, что онъ пропустилъ 14 дневный срокъ на подачу просьбы о выдачѣ удовлетворенія, хотя актъ о пропажѣ части его груза и былъ составленъ на другой же день по прибытіи его на станцію.

У г. Филатова пропало 4 мѣста товара, онъ составилъ объ этомъ актъ 22 марта, но удовлетворенія не получилъ еще. Особой просьбы о выдачѣ ему удовлетворенія онъ, по недоразумѣнію, до сихъ поръ не подавалъ.

Къ одному отправителю было прислано 3 вагона пива, въ которыхъ оказался излишній противъ квитанціи вѣсъ. Съ него за излишній вѣсъ взяли вдвое. Онъ считаетъ это несправедливымъ такъ какъ пиво нагружается не самимъ отправителемъ, поэтому онъ не можетъ отвѣчать за вѣсъ груза и уплачиваетъ за провозъ по разсчету вѣса сдѣланнаго желѣзной дорогой; поэтому считаетъ, что съ него нужно было взять только плату за провозъ оказавшагося излишняго по вѣсу груза.

Тарифъ на алебастръ очень высокъ; отправляютъ его на открытыхъ платформахъ, отчего онъ во время дороги портится.

По прибытіи на мѣсто въ вагонахъ постоянно оказывается недостача отъ 30 до 70 пудовъ.

Такъ какъ алебастръ грузится въ навалку, то слѣдуетъ допустить нагрузку его средствами самихъ отправителей, а то теперь взимается за нагрузку и выгрузку по 9 руб. съ вагона, что очень тяжело для такого мало цѣннаго груза.

Г. Печковскій объяснилъ, что такъ какъ плата за нагрузку и выгрузку распредѣляется между нѣсколькими дорогами, то онъ не въ правѣ не взимать ее, но если другія дороги согласятся, то онъ согласенъ допустить нагрузку самимъ отправителемъ.

Алебастръ находится, въ 1 верстѣ разстоянія отъ станціи, въ огромныхъ запасахъ.

На поданное крестьянами деревнѣ Николаевки прошеніе гг. Спасовскій и инспекторъ дороги г. Гермесъ объяснили:

Агентъ по отчужденію не имѣетъ права разрѣшать устройство переѣзда, это зависитъ отъ инспектора дороги. Водокачка находится на землѣ отчужденной отъ крестьянъ; если же постройка ее причиняетъ имъ убытки то они должны обратиться съ искомъ въ судебное мѣсто.

Г. Инспекторъ выразилъ согласіе на устройство другаго переѣзда, безъ будки, на время лѣтнихъ работъ. Такъ какъ новый переѣздъ будетъ находиться, отъ существующаго уже, всего въ 150 саж., то его можно по правиламъ устроить и безъ будки.

Крестьяне добавили, что у нихъ за полотномъ желѣзной дороги находится въ одномъ мѣстѣ 300 и въ другомъ 600 десятинъ земли.

Прибывшій городской голова просилъ о постройкѣ желѣзн. дор. изъ Бахмута на ст. Никитовка; мотивируя свою просьбу тѣмъ, что жителямъ будетъ ближе ѣздить въ г. Таганрогъ.

Лисичанскъ (16-го августа)

Жилой домъ построенный изъ камня, квартиры для служащихъ очень хорошія.

Стрѣлочная будка построена изъ кирпича, на каменномъ фундаментѣ, очень теплая и хорошо построена.

Каменная товарная платформа, крытая желѣзной крышей, на чугунныхъ столбахъ, очень хорошая.

Лоскутовка (16-го августа).

Крестьяне хутора Трунова, Камышевской волости, заявили, что отъ нихъ по первоначальному обмѣру отошло подъ желѣзную дорогу 10 съ саженями десятинъ, но потомъ агентъ дороги, г. Вивьенъ, говорилъ имъ, что всего отъ нихъ отошло 11 съ саженями десятинъ, такъ что они не получили денегъ за 1 десятину.

Г. Спасовскій заявилъ, что будетъ произведенъ обмѣръ и за излишнюю землю деньги заплатятъ.

Кромѣ того дорога проходитъ очень близко отъ ихъ поселка, такъ что скотъ и птица часто заходятъ на полотно дороги Просятъ, чтобы желѣзная дорога огородила ихъ усадьбы.

Попасная (16-го августа).

Помѣщеніе для служащихъ тѣснѣе чѣмъ на предъидущихъ станціяхъ; такъ въ жиломъ домѣ въ небольшой комнатѣ помѣщаются 3 кондуктора; 3 телеграфиста живутъ въ одной-же комнатѣ; есть комнаты, въ которыхъ живутъ вмѣстѣ женатый и холостой.

Г. Печковскій заявилъ, что такъ какъ на ст. оказалось мало помѣщенія для служащихъ, то управленіе дороги надстраиваетъ 2-й этажъ надъ пассажирскимъ домомъ, куда и будутъ помѣщены служащіе, для которыхъ теперь нѣтъ мѣста.

Помощникъ машиниста Тавровскій заявилъ просьбу о выдачѣ ему, управленіемъ Донецкой дороги, 5000 руб. сер., за нанесенное увѣчье, при паденіи поѣзда, въ январѣ мѣсяцѣ этого года.

Гг. Титовъ и Печковскій изъявили согласіе на то, чтобы выдать ему временное вознагражденіе и дать мѣсто на водокачкѣ съ тѣмъ-же жалованьемъ, которое онъ получалъ, т. е. по 30 руб. въ мѣсяцъ.

Тавровскій на это не согласился.

Марьевка (16-го августа).

Въ засѣданіе Подкоммиссіи горный инженеръ Жуковскій представилъ пояснительную записку о Марьевской каменноугольной копи.

На предложенные гг. членами Подкоммиссіи вопросы присутствующія лица объяснили.

Г. Жуковскій и г. Давыдовъ.

Съ Марьевской копи уголь ставится на Лозово-Севастопольскую желѣзную дорогу по контракту заключенному на 3 года, и съ платой за 1-й годъ—16 коп., за 2-й—15 и за 3-й—14 коп., за пудъ угля доставленнаго на Лозовскую.

Въ 1875 году поставили угля 300 т. пуд. по 19 коп. за пуд., въ 1876 около милліона пуд. по 17 коп. за пудъ; 1877—1,300,000 пуд.; въ 1878—2,000,000 пуд. и въ настоящемъ—$2^1/_2$ м. пуд., но вся поставка этого года будетъ равняться $3^1/_2$ мил. пуд.

Лозово-Севастопольская дорога потому беретъ уголь изъ Орѣховскихъ копей Губонина, что изъ углей добываемыхъ большими массами, онъ есть лучшій.

Уголь Булатова—тоже очень хорошъ, но онъ добываетъ только 600 т. пуд., а этого для Севастоп. дороги мало. Управленіе Севастоп. дороги держится того правила, что нужно сберегать паровозы, а въ этомъ отношеніи Донецкіе угли лучше углей лежащихъ на Константиновской и Азовской дорогахъ.

Надъ Орѣховскими углями нѣсколько разъ дѣлали опыты, между прочимъ въ Николаевскомъ Адмиралтействѣ, и всегда получались самые лучшіе результаты.

Печковскій—Донецкая дорога покупаетъ уголь Булатова, который не хуже другихъ углей, но покупаетъ также и Орѣховскій по $6^1/_2$ коп. за пудъ, съ своей нагрузкой.

Булатовскаго угля идетъ 70—72 пуда на версту, а зимой опытовъ не дѣлали. По его мнѣнію опыты съ углями слѣдуетъ дѣлать на мѣстѣ, а не по образцамъ, которые присылаются для испытанія.

Г. Піотровскій. Ставитъ уголь на сахарный заводъ Бартельса до 800 т. пуд. въ годъ. Г. Бартельсъ очень внимательно вникаетъ въ дѣло и дѣлалъ опыты съ разными углями, послѣ

которыхъ предложилъ ему за уголь по 9 коп. съ доставкой въ Юзово, тогда какъ другіе предлагали ему тамъ-же по 7 коп.

На Александровскомъ заводѣ ставились новыя паровыя машины, по этому свой уголь за это время продали, а потомъ начали возить для завода уголь изъ Макѣевскаго пласта (со своего-же рудника); по опытамъ оказалось, что прежде водоотливный машинистъ тратилъ 25 пуд. въ сутки, а Макѣевскаго угля тратитъ 31 пуд. въ сутки.

Нужно при опредѣленіи цѣны угля принять также во вниманіе положеніе шахты, условія перевозки и проч.

Варвараполье (16-го августа).

Въ засѣданіе Подкоммиссіи явились углепромышленники, представившіе докладную записку, при семъ прилагаемую (по вход. жур. № 314). Кромѣ того г. Давыдовъ представилъ письмо управляющаго конторой Петро-Марьевскаго углепромышленнаго Общества отъ августа с. г. за № 72 (тоже прилагаемое) (по вход. жур. № 313).

На предложенное гг. Членами Подкоммиссіи вопросы явившіеся объяснили.

а) *По вопросу о нагрузкѣ угля средствами отправителя.*

Съѣздъ представителей дорогъ 2-й группы постановилъ позволить нагрузку угля средствами самаго отправителя; Константиновская и Азовская дороги также допускаютъ это, но Донецкая дорога грузитъ своими средствами, причемъ взимаетъ съ вагона по 2 р. 25 к., а сама за нагрузку платитъ не больше 1 руб.

Г. Печковскій. По постановленію минист. пут. сооб. уголь долженъ быть нагружаемъ средствами Общества Донецкой дороги. Общество отвѣчаетъ за пропажу угля сверхъ 3%, и кромѣ того отвѣчаетъ за то, что нагружена земля или уголь.

По этому справедливо, что Общество само производитъ нагрузку угля.

Если отправители желаютъ сами грузить уголь, то съ Общества должна быть снята отвѣтственность за пропажу и за качество (уголь или земля) угля. Если будетъ предоставлено право грузить уголь на вѣтвяхъ, то отвѣтственность должна быть возложена на самихъ нагрузчиковъ.

Донецкая дорога предполагаетъ ввести механическую нагрузку угля. Онъ внесъ вопросъ о нагрузкѣ угля въ съѣздъ дорогъ 3-й группы.

Г. Елангинъ замѣтилъ, что когда уголь грузится средствами дороги, то при этомъ агента отъ дороги нѣтъ, а есть только

нагрузчики; по этому управленіе и теперь не можетъ знать что̀ нагружено уголь или земля.

б) *По вопросу о складахъ угля на станціяхъ.*

Г. Шенфельдеръ. На станціи у него 2 участка всего въ 360 кв. саж., но ему для складовъ нужно еще не менѣе 3-хъ участковъ.

Г. Печковскій. Количество отчужденной земли опредѣлено техническими условіями. Когда Общество принимало дорогу отъ строителей, то просило оставить за нимъ право далѣнѣйшаго отчужденія въ виду того, что земля нужна будетъ для складовъ угля; но Министерство отказало ему въ этомъ. Въ настоящее время на станціяхъ отдаютъ подъ склады $^2/_3$ своей свободной земли. На станціи Варвараполье отдается 18 участковъ, всего 3,200 квад. саж., но можетъ-быть можно будетъ довести отдаваемую землю до 4,000 квад. саж. Г. Шенфельдеръ управляетъ рудникомъ Петро-Марьевскаго Общества, земля котораго граничитъ съ землей станціи, поэтому онъ могъ-бы или устроить склады на своей землѣ, или-же продать эту землю по дешевой цѣнѣ желѣзной дорогѣ.

в) *По вопросу о наложенныхъ платежахъ.*

Г. Еланчевъ заявилъ, что наложенные платежи Донецкая дорога задерживаетъ до 3-хъ мѣсяцевъ, а есть случаи, что они не уплочены съ марта мѣсяца.

Г. Печковскій объяснилъ, что Донецкая дорога не можетъ уплачивать акуратно наложенные платежи потому, что Азовская дорога задолжала ей до 100,000 руб., а въ кассѣ у нея свободныхъ денегъ нѣтъ.

Г. Титовъ. Донецкая дорога, въ виду неуплаты ей Азовской дорогой, вѣроятно совсѣмъ должна будетъ прекратить пріемъ грузовъ съ наложенными платежами.

г) *По вопросу о вѣтви къ копямъ Петро-Марьевскаго Общества.*

Г. Шенфельдеръ проситъ о разрѣшеніи ему построить къ копямъ вѣтвь желѣзной дороги на свой счетъ.

Г. Титовъ. Донецкая дорога можетъ предоставить права на устройства этой вѣтви съ тѣмъ условіемъ, что бы по ней былъ допущенъ свободный провозъ грузовъ и другихъ отправителей. Нагрузку можно предоставить отправителю дѣлать на свой счетъ, но за перевѣску вагоновъ (если не перейдутъ къ пріемкѣ угля по объему) слѣдуетъ взимать. Плата за вагоны должна быть въ зависимости отъ длины вѣтви.

Г. Шенфельдеръ согласенъ платить за подачу вагона на вѣтвь по 50 коп. и за перевѣску его на станціи также по 50 копѣекъ.

Крестьяне деревни Лаптевки, Петро-Голенищевской волости,

заявили что у нихъ отчуждено подъ желѣзную дорогу 11 десятинъ земли за которыя они до сихъ поръ денегъ не получили.

Г. Спасовскій объяснилъ, что агентъ по отчужденію земель не сошелся съ крестьянами въ стоимости земли, дѣло отправлено въ Оцѣночную Коммиссію, отъ которой отвѣта еще не получено. Поэтому онъ не знаетъ въ какомъ положеніи находится это дѣло въ настоящее время.

Васильевка (17 августа).

Въ засѣданіе Подкоммиссіи г. Алчевскій представилъ заявленіе землевладѣльцевъ Славяно-Сербскаго уѣзда и углепромышленниковъ. Заявленіе это при семъ прилагается (по вход. жур. № 315). Къ заявленію этому, лица присутствовавшія въ засѣданіе Подкоммиссіи, добавили слѣдующее:

Алчевскій. На Звѣревской вѣтви почти совсѣмъ нѣтъ угольныхъ копей, есть только антрацитныя копи, но этотъ антрацитъ не можетъ конкурировать съ Грушевскимъ потому, во 1-хъ, что Грушевскій антрацитъ лучше чѣмъ на Звѣревской станціи, 2) Звѣрево отъ Грушевки ближе, чѣмъ отъ копей лежащихъ на Звѣревской линіи и 3) для Грушевскаго антрацита нѣтъ въ Звѣревѣ перегрузки. Но вообще антрацитъ удобенъ только въ морскихъ плаваніяхъ и при отопленіи жилищъ, во всемъ-же остальномъ спекающіеся угли предпочитаются антрациту.

Станція Васильевка составляетъ предѣлъ спекающихся углей, граница которыхъ лежитъ между станціями Васильевкой и Мануйловкой. Если уголь возить на ст. Звѣрево, то это значитъ удлиннять путь; гораздо выгоднѣе возить его на Никитовку, такъ какъ отъ Дебальцева до Никитовки 30 верстъ, а до Звѣрева 145. А Никитовка и Звѣрево находятся въ равномъ разстояніи отъ Москвы. Если же была бы устроена вѣтвь на ст. Миллерово, то спекающіеся угли проникли бы на Востокъ въ Тамбовскую, Саратовскую, Рязанскую губ. и даже проникли бы въ Москву. Наконецъ, провозъ угля по Воронежской дорогѣ облегчилъ бы Азовскую дорогу.

Провозъ угля на ст. Миллерово черезъ Звѣрево стоитъ 5 коп., а прямо стоилъ бы только 2 коп., такъ что цѣна на уголь удешевится при устройствѣ вѣтви на 3 коп.

Г. предсѣдатель замѣтилъ, что нужно еще доказать, нуждается ли Востокъ въ углѣ. На Звѣревской ст. по договору Донецкая дорога можетъ обмѣниваться 50 вагонами въ день, а на самомъ дѣлѣ она обмѣниваетъ 500 съ чѣмъ то вагоновъ въ мѣсяцъ. И измѣнитъ ли направленіе угля устройство вѣтви на Миллерово.

Мевіусъ—уголь уже пробиваетъ себѣ дорогу на Востокъ, что видно изъ того—что Булацель возитъ свой уголь гужомъ на востокъ.

Давыдовъ—на Саратовскую дорогу запродано уже 1.000,000 пуд. угля и онъ пойдетъ чрезъ Звѣрево.

Печковскій—Воронежская дорога купила отъ Булацеля угля 1,500,000 пуд.

Титовъ,—что вообще на севѣрѣ есть потребность въ углѣ это видно изъ того, что антрацита добывается 25 м. пуд. и только $^1/_3$ идетъ на Ю., а остальное на С. Теперь антрацитъ забѣгаетъ передъ спекающимся углемъ потому, что путь его на С. прямѣе и провозъ стоитъ менѣе, но онъ не такъ удобенъ какъ спекающіеся угли. По Звѣревской вѣтви уголь пойдетъ, но не теперь, такъ какъ находящіяся тамъ копи только-что начинаютъ разробатываться.

Алчевскій. Теперь уголь направляется только на Азовскую дорогу потому провозъ его дешевле черезъ Кроматорскую, чѣмъ черезъ Звѣрево и вообще спекающіеся угли мало еще извѣстны въ губ. Воронежской, Тамбовской и Саратовской. Прежде заводы Сумскаго уѣзда не отапливались совсѣмъ углемъ, но въ будущемъ году они всѣ перейдутъ на уголь. Точно также уголь вытѣснитъ остальное топливо изъ губерній восточныхъ и среднихъ, какъ это случилось и на сахарныхъ заводахъ. Нужно только, чтобы уголь былъ хорошаго качества, такъ какъ дурной уголь не выгоденъ.

Прежде уголь не разробатывался въ такихъ размѣрахъ какъ теперь только отъ того, что не было перевозочныхъ средствъ.

Въ настоящее время онъ не обладаетъ цифровыми данными, но представитъ въ Коммиссію доказательства въ томъ, что спекающіеся угли требуются на востокѣ, и доказательства эти подкрѣпитъ цифрами.

Колпаково (18-го августа).

Въ засѣданіе Подкоммиссіи явился предводитель дворянства Славяно-Сербскаго уѣзда, г. Булацель, который представилъ отношеніе на имя предсѣдателя Подкоммиссіи отъ 17 августа сего года за № 296, при семъ прилагаемое (по вход. жур. № 323).

Въ дополненіе къ отношенію этому г. Булацель и лица присутствовавшія въ засѣданіи Подкоммиссіи объяснили:

Г. Булацель. Крытой платформы на ст. нѣтъ, поэтому управленію дороги все равно изъ чего строить ее изъ камня или желѣза, а въ этой мѣстности камень не обойдется дороже.

Каменные сараи необходимы, такъ какъ на станцію пойдетъ до 60 т. пуд. хлѣба, если разсчитывать на самое малое товарное движеніе.

Съ развитіемъ же движенія количество хлѣбныхъ грузовъ должно увеличиться.

Г. Титовъ. Существующаго пакгауза въ настоящее время достаточно, и пока не выяснится количество грузовъ направляющихся на ст., то нѣтъ надобности его увеличивать. Теперь хотя заявленія объ увеличеніи на ст. помѣщенія для грузовъ и поступаютъ, но самыхъ грузовъ еще не поступаетъ. Но если количество грузовъ увеличится, то не трудно будетъ увеличить пакгаузъ и платформы, такъ какъ для этого оставлены въ запасѣ мѣста.

Г. Булацель проситъ устроить на ст. вѣсы.

Г. Печковскій. Вѣсы уже заказаны, скоро прибудутъ и тогда ихъ сейчасъ же установятъ.

Г. Булацель, замѣтилъ, что полезно бы было вымостить переулки ведущіе отъ ст. желѣзной дороги къ Луганскому заводу.

Г. Печковскій. Управленіе дороги хотѣло оказать этому съ своей стороны содѣйствіе и предлагало перевести камень для мостовой по уменьшенному тарифу, но Управленіе завода не согласилось на это. На Луганскомъ заводѣ есть свое собственное управленіе называемое „Упрощенное Горное Управленіе", въ вѣдѣніи его находятся купцы и мѣщане живущіе на заводѣ.

Г. Булацель. На станціи мало мѣста для склада угля, необходимо увеличить склады потому, что возка угля съ рудника на станцію производится только 3 мѣсяца: май, іюнь и іюль, а въ остальное время фуръ совсѣмъ нельзя достать. По неимѣнію фуръ даже Луганскій заводъ оставался безъ угля и за него платили по 10 коп., когда онъ обыкновенно стоитъ 5. На кв. саж. земли можно положить только 180—200 пудовъ угля, иначе онъ загорится.

Г. Титовъ повторилъ, что Министерство отказало Обществу въ правѣ дальнѣйшаго отчужденія. На Съѣздѣ углепромышленниковъ поднятъ былъ вопросъ о складахъ, но какъ онъ разрѣшится еще неизвѣстно. При постройкѣ дороги требовалось, чтобы были представлены данныя, что нужно извѣстное количество земли, а точныхъ данныхъ въ рукахъ не было. Теперь только начинаетъ выясняться количество земли нужной для складовъ.

Г. Печковскій. На ст. есть для складовъ угля 25 участковъ, въ которыхъ 3140 кв. саж.; въ настоящее время остается не занятой земли 1440 кв. саж. Количество участковъ можетъ быть еще увеличено.

Г. Булацель. Слѣдуетъ предоставить углепромышленникамъ право самимъ производить нагрузку угля. Нагрузка угля средствами самой желѣзной дороги представляетъ слѣдующія неудобства: 1) самому углепромышленнику нагрузка обходилась бы 2 р. 50 коп., а именно: за нагрузку 1 р., за выгрузку 50 к. и за перевѣсъ 50 коп., а желѣзная дорога беретъ 3 р. 50 коп., такъ что это увеличиваетъ цѣну угля почти на $1^1/_2$ коп.; 2) нагрузка средствами дороги производится только со складовъ находящихся въ предѣлахъ отчужденія земли подъ станцію, и когда этой земли подъ склады будетъ не достаточно, то углепромышленникамъ придется очень много переплачивать за нагрузку.

Гг. Титовъ и Печковскій повторили прежде высказанныя ими возраженія противъ нагрузки угля средствами отправителей и къ этому г. Печковскій добавилъ, что по договору съ Воронежской дорогой уголь можетъ быть нагружаемъ только средствами самой дороги; другихъ вагоновъ съ угломъ она не принимаетъ.

Г. Булацель. У отправителя нѣтъ гарантіи, что артель не нагрузитъ вмѣсто 600 пуд. 660; такъ какъ уголь грузится только со складовъ станціи, то агенты желѣзной дороги всегда могутъ видѣть что нагружается.

Г. Булацель. Желѣзная дорога Воронежская не принимаетъ уголь съ переводомъ платы на получателя; принимаетъ только свой уголь; отъ этого Донецкая дорога совсѣмъ не отправляетъ на востокъ угля съ переводомъ платы. Это очень вредно отражается на торговлѣ угломъ, такъ какъ главнымъ образомъ потребляютъ уголь желѣзныя дороги, которыя уплачиваютъ за него не тотчасъ-же, а по срокамъ. Стоимость угля зависитъ главнымъ образомъ отъ перевозки, такъ какъ на шахтѣ онъ продается $6^1/_2$—7 коп., а на мѣсто придетъ копѣекъ въ 13, 14, 15. Угле-торговцамъ нужно имѣть большой оборотный капиталъ, если не будутъ принимать уголь съ переводомъ платы. У него лежитъ на станціи уголь уже 3 мѣсяца и онъ не можетъ его отправить, такъ какъ Донецкая дорога требуетъ уплаты за провозъ на мѣстѣ. Теперь онъ ставитъ уголь Воронежской дорогѣ, но если будетъ допущенъ переводъ платежа, то ему предлагаетъ уже поставку угля и Грязе-Царицынская дорога. Управляющій Ворон. дорогою Ададуровъ мотивируетъ свое требованіе объ уплатѣ денегъ на мѣстѣ тѣмъ, что получатель можетъ отказаться отъ пріемки угля и тогда онъ останется на рукахъ у желѣзной дороги.

Титовъ. Если Воронежская дорога согласится допустить переводъ платежа на уголь, то Донецкая дорога, съ своей стороны, согласна будетъ гарантировать провозную плату.

За полежалое-же и за простой вагоновъ она отвѣчать не можетъ, такъ какъ агенты дороги могутъ намѣренно долго не выгружать и не продавать уголь.

На предложенный г. Предсѣдателемъ вопросъ о пріемѣ угля по объему г. Булацель объяснилъ:

Въ закрытыхъ вагонахъ пріемка угля по объему невозможна, такъ какъ онъ не можетъ быть правильно и однообразно нагруженъ. Если на открытыхъ вагонахъ будутъ устроены сѣтки, то уголь возможно будетъ принимать въ нихъ по объему, закрапливаніе-же неудобно, такъ какъ смывается дождемъ и снѣгомъ. Пріемъ по вѣсу, по мнѣнію Булацеля, для отправителей удобнѣе.

Недостача угля происходитъ не отъ раструски его въ пути, а отъ кражъ служащими, чему главнымъ образомъ способствуетъ премія выдаваемая машинистамъ.

Въ крытыхъ вагонахъ раструска больше нежели въ открытыхъ.

Звѣрево (18 августа).

Въ засѣданіи Подкоммиссіи разсматривался вопросъ объ обмѣнѣ вагоновъ между Воронежско-Ростовской и Донецкой дорогами.

На предложенные вопросы гг. присутствовавшіе въ засѣданіи Подкоммиссіи объяснили:

По договору заключенному между Воронежской и Донецкой дорогами обмѣнъ можетъ простираться до 50 вагоновъ въ день, на самомъ же дѣлѣ онъ много ниже, такъ за августъ мѣсяцъ обмѣнъ былъ отъ 13 до 18 вагоновъ. Главныя причины такого незначительнаго обмѣна заключаются въ слѣдующемъ:

1) На Звѣревской линіи въ настоящее время разработывается только антрацитъ, который по своему достоинству гораздо ниже Грушевскаго.

Начальникъ станціи. Зимой на станціи покупатели дѣлали опыты съ Звѣревскимъ антрацитомъ и всѣ его одобрили, но сравненія его съ Грушевскимъ антрацитомъ не дѣлалось.—Антрацитъ со Звѣревской вѣтви идетъ только осенью и зимой. Продажи антрацита на самой Звѣревской станціи нѣтъ никакой.

Мевіусъ. Грушевской антрацитъ лучше Донецкаго, въ немъ меньше постороннихъ примѣсей. Съ Донецкой на Воронежскую дорогу могутъ идти только спекающіеся угли; въ настоящее время ихъ отправляютъ Аптекманъ, компаньонъ Алфераки, со станціи Варвараполье для Тамбовско-Саратовской дороги и братья Булацель со станціи Колпаково, для Воронежской дороги, но шахта Булацеля (Успенская) лежитъ отъ станціи въ 25 верстахъ

и подвозъ на лошадяхъ затруднителенъ. На самой Звѣревской вѣтви имѣютъ шахты: Должанская; компанія Равенецкая, между компаньонами которой вышли несогласія и шахту эту купилъ князь Юсуповъ, который только что приступаетъ къ разработкѣ угля; Колпаковская шахта принадлежащая Вагнеру, почти не работаетъ; Унгеръ-Штернбергъ, Анфераки и К⁰, Пушкинъ и Трагшеръ—только что начали разработку; у станціи Городище есть небольшая крестьянская шахта. Съ тутъ же находящихся шахтъ Лисаневичъ запродалъ весь уголь Днѣпровскому пароходству; Милорадовичъ, Бродскій, Кушнеревъ, Боковъ и Кузьминъ—отправляютъ уголь на западъ. У станціи Петровскъ есть полу-антрацитъ, который весь сбывается въ Харьковъ.

Вообще же шахты, которыя бы могли отправлять уголь на востокъ еще не совсѣмъ устроены.

2) Дороговизна антрацита Звѣревскій антрацитъ стоитъ на мѣстѣ 6½ коп. и идетъ на Звѣрево съ перегрузкой; Грушевской же стоитъ на мѣстѣ дешевле и идетъ безъ перегрузки.

3) Донецкіе полувагоны не принимаются въ обмѣнъ всѣми дорогами 2-й группы.

Г. Печковскій.—На Западѣ кромѣ Азовской дороги донецкіе полувагоны принимаются въ обмѣнъ еще Севастопольской дорогой и Харьково-Николаевская дорога не отказалось безусловно ихъ принимать.

На востокѣ же Воронежская дорога принимаетъ полу-вагоны въ обмѣнъ только съ своимъ углемъ; уголь же для другихъ дорогъ напримѣръ Тамбовско-Саратовской идетъ съ перегрузкой. Азовская дорога не препятствуетъ Донецкой дорогѣ, входить въ прямое соглашеніе съ другими, а Воронежская дорога не позволяетъ вступать въ соглашеніе съ другими дорогами безъ ея соглашенія опасаясь вѣроятно того, что по ней будутъ ходить Донецкіе полу-вагоны, а она не будетъ имѣть въ нихъ обратныхъ грузовъ; если бы были высоко-бортныя платформы, то препятствія со стороны Воронежской дороги не было бы. Между тѣмъ другія дороги начинаютъ изъявлять свое согласіе на вступленіе съ Донецкой дорогой въ прямое сообщеніе, такъ напримѣръ Тамбовско-Саратовская, Грязе-Царицинская и Ростово-Владикавкаская.

Если бы всѣ эти дороги вступили въ прямое сообщеніе съ Донецкой дорогой, то она въ крытыхъ вагонахъ могла бы отправлять уголь въ Москву, гдѣ есть уже теперь требованія на газовый заводъ и на фабрики; но Воронежская дорога этому препятствуетъ. Теперь уголь нейдетъ даже въ Козловъ и дороги Рязанская и Козловская объявили на съѣздѣ, что ихъ перевозка угля совсѣмъ не интересуетъ, такъ какъ у нихъ есть болѣе цѣн-

ные грузы, хотя поэтимъ же дорогамъ идетъ много хлѣба по тарифу 1/60.

Титовъ.—На съѣздѣ представителей дорогъ 2-й группы онъ предлагалъ дорогамъ войти въ соглашеніе съ Донецкой дорогой или 1) на условіяхъ срочнаго возврата, но ему предложили за вагонъ 12 коп. въ день, тогда какъ ремонтъ его стоитъ 60 коп. въ день, или 2) на условіяхъ по слѣдующему разсчету; считая уголь по тарифу 1/60 коп., вагонъ съ версты даетъ 10 коп., а поѣздъ въ 25 вагоновъ 2 р. 50 к.; расходы по перевозкѣ ложатся по 1 р. на версту поѣзда; такъ, что остается 1 р. 50 к. барыша изъ котораго нужно вычесть 60 к. на ремонтъ вагона въ день. Остающійся за тѣмъ барышъ — 90 к., онъ предлагалъ дорогамъ раздѣлить между собою, пропорціонально числу пройденныхъ поѣздомъ верстъ; но и на это не изъявили согласія. На томъ дѣло и остановилось.

4) Воронежская дорога допускаетъ переводъ платежа на получателя только для своего угля, остальнымъ же отказываетъ.

Печковскій Алфераки, поставляющій уголь на Тамбовско-Саратовскую дорогу, долженъ оплатить провозъ въ Звѣревѣ, мѣра эта для него очень стѣснительна потому, что у него долженъ быть большой оборотный капиталъ, такъ какъ приходится платить до 2000 р. въ день, а кромѣ того онъ долженъ держать агента. Донецкая дорога не можетъ согласиться на то, чтобы только одинъ уголь Воронежской дороги шелъ съ переводомъ платежа, если допустить этотъ компроммиссъ, то по всякому частному случаю придется входить въ особое соглашеніе. Лозово-Севастопольская, Фастовская и Харьково-Николаевская дороги тоже соглашались допустить переводъ платежа для своего только угля, но Донецкая дорога не согласилась на это и теперь для всѣхъ уголь идетъ по этимъ дорогамъ съ переводомъ платежа.

Дороги отказываются отъ перевода платежа за уголь, потому что на мѣстѣ онъ стоитъ дешевле, чѣмъ его перевозка, напр. въ Москвѣ уголь стоитъ 25—26 к., а перевозка его отъ Дебальцева стоитъ 19¾ к., но по Воронежской дорогѣ антрацитъ идетъ съ переводомъ платежа; арбузы и яблоки идутъ изъ Царицина въ Москву съ переводомъ платежа; а это гораздо опаснѣе, такъ какъ они могутъ дорогой сгнить и тогда получатель отъ нихъ откажется; на Западъ по всѣмъ дорогамъ уголь идетъ съ переводомъ платежа и дороги убытку не терпятъ.

Титовъ. Донецкая дорога принимаетъ для устраненія этого препятствія свои мѣры: вопросъ этотъ внесенъ ею на съѣздъ представителей но результата еще онъ не знаетъ.

5) У Воронежской дороги очень мало мѣста для передачи.

Печковскій. У Донецкой дороги мѣста очень много и она согласилась уступить принадлежащую ей землю Воронежской дорогѣ, которая и приступила уже къ укладкѣ новыхъ путей.

Въ заключеніе г. Печковскій выразилъ надежду, что обмѣнъ съ Воронежской дорогой пойдетъ успѣшнѣе; съ Азовской дорогой въ началѣ дѣло шло тоже очень тихо, а теперь идетъ очень хорошо. Такъ съ Азовской дорогой обмѣнивались въ январѣ—165 ваг.; въ февралѣ—491; въ апрѣлѣ—874; въ маѣ—1500; въ іюнѣ—2269 и въ іюлѣ—1693 вагона.

По окончаніи засѣданія представлены:

1) Записка объ обмѣнѣ вагоновъ съ января по 18 августа.

2) Вѣдомость по обмѣну вагоновъ съ 1 по 17 августа.

3) Вѣдомость о количествѣ обмѣна вагоновъ за май, іюнь, іюль и августъ.

4) Вѣдомость сданнымъ и принятымъ вагонамъ за май, іюнь, іюль и августъ.

5) Вѣдомость о перевѣскѣ порожняго подвижнаго состава на вѣсахъ ст. Дебальцево.

6) Договоръ заключенный между Воронежско-Ростовской и Донецкой дорогами.

и 7) Копія съ записки о продолженіи Луганской вѣтви до ст. Миллерово.

Всѣ эти документы при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 316, 317, 318, 319, 320, 321 и 322).

ПУТЕВОЙ ЖУРНАЛЪ

ПРИ ИЗСЛѢДОВАНІИ

ЛОЗОВО-СЕВАСТОПОЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Подкоммиссія приступила къ осмотру Лозово-Севастопольской желѣзной дороги 2 октября.

Лозовая-Севастопольская (2-го октября).

По осмотру станціи оказалось:

Передаточная платформа на половину крытая, около которой можно установить до 25 вагоновъ.

Товарная платформа, очень небольшая; въ будущемъ году ее предназначено увеличить.

Хлѣбъ (на 43 вагона) сложенъ на земляной платформѣ, на шпалахъ и кое-какъ покрытъ брезентами. Отправители заявили, что на другихъ станціяхъ хлѣбъ сложенъ еще хуже чѣмъ здѣсь.

Постовая стрѣлочная будка, стѣны двойныя, но желѣзо на крышѣ старое.

Паровозное зданіе на 9 паровозовъ, при немъ мастерскія, полъ въ которыхъ очень старъ; тутъ же и кузница. Тутъ же комната для обтиральщиковъ и кочегаровъ, въ которой помѣщается 25–30 челов., очень тѣсно.

При паровозномъ зданіи каменная пристройка, въ которой на верху живутъ конторщикъ, слесарь и въ одной комнатѣ старшій сборщикъ съ женой и 5 дѣтьми, очень тѣсно; кухня у всѣхъ общая. Внизу дежурная комната для машинистовъ. Одна половинка наружной входной двери совсѣмъ снята, а другая на половину оборвана; дверь въ такомъ положеніи находится уже 6 лѣтъ.

Крыша на депо проржавѣла; водосточныя трубы совсѣмъ сломаны, такъ что одинъ уголъ обвалился и промокъ. Водосточныхъ канавъ нѣтъ, вслѣдствіе чего стекающая съ крыши вода застаивается у самой стѣны. По заявленію начальника депо въ теченіи 6 лѣтъ въ зданіи не производилось никакого ремонта. Ретираднаго мѣста при зданіи совсѣмъ нѣтъ.

Магазинъ, въ подвальномъ этажѣ съ деревяннымъ потолкомъ, помѣщаются керасинъ и масло, вмѣстѣ съ другими матеріалами; въ верхнемъ, очень низкомъ и тѣсномъ помѣщеніи, сложены разные матеріалы. Часть магазина помѣщается въ тутъ же стоящемъ товарномъ вагонѣ.

Сарай для склада воинскихъ принадлежностей, который служитъ и сараемъ для склада матеріаловъ тракціи. Въ этомъ сараѣ есть также отдѣленіе главнаго магазина.

Жилой домъ, на верху квартиры начальника депо и его помощника, довольно хорошія; внизу помѣщаются 5 машинистовъ и конторщикъ, довольно тѣсно.

Казарма, безъ фундамента и чернаго пола, раздѣленная на 6 комнатъ, въ которыхъ живутъ слесаря съ семействами. Казарма эта будетъ передѣлываться и подъ нее будетъ подведенъ фундаментъ. Матеріалъ уже закупленъ, но еще не подвезенъ и работа окончится не раньше какъ черезъ мѣсяцъ.

На время перестройки слесаря переведены въ 11 старыхъ товарныхъ вагоновъ, въ которыхъ живутъ уже цѣлое лѣто; въ нѣкоторыхъ вагонахъ живетъ 6—8 человѣкъ, съ маленькими дѣтьми. По заявленію живущихъ, во время дождя вагоны протекаютъ и жить въ нихъ очень холодно, такъ какъ по ночамъ бываютъ уже морозы.

Во время осмотра Подкоммиссіей около вагоновъ былъ разложенъ костеръ.

Казарма, только что отремонтированная, на фундаментѣ и съ чернымъ поломъ; въ ней 6 отдѣльныхъ комнатъ для машинистовъ и смазчиковъ. Стѣны проконопачены очень плохо; наружная дверь не затворяется и стекла въ нее не вставлены.

Казарма для машинистовъ и помощниковъ, на фундаментѣ и съ чернымъ поломъ; комнаты очень малы, а въ нѣкоторыхъ живутъ семейства съ 3-мя дѣтьми. Стѣны проконопачены только для вида.

Отхожаго мѣста при этихъ казармахъ нѣтъ, а вдали построенъ только небольшой клевушекъ.

Домъ, въ которомъ живетъ начальникъ склада дровъ, конопатка не дурная.

Въ водоемномъ зданіи живутъ: семейный резервуарщикъ, два смазчика и стукольщикъ, жалуются на тѣсноту и холодъ.

Жилой домъ, на верху квартиры начальника станціи, его помощника и фельдшера, довольно удовлетворительны. Внизу служащіе помѣщены очень тѣсно, такъ конторщикъ съ женой и 5 челов. дѣтей живетъ въ одной комнатѣ, въ которой устроена и кухонная печь; другой, съ 4-мя дѣтьми, живетъ въ такой-же комнатѣ.

Жилой домъ, на верху квартиры: передаточнаго агента, интенданта и другихъ служащихъ, довольно удовлетворительныя. Внизу находятся: двѣ небольшія комнаты для дежурныхъ кондукторовъ, въ которыхъ бываетъ обыкновенно 12 человѣкъ; живутъ жандармы и другіе служащіе, которыя жалуются на тѣсноту, холодъ и темноту.

Ретирада для этого дома выстроена отдѣльно на дворѣ.

Землянка (6 ступеней ниже земли) въ которой живутъ отъ 6 до 15 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ и сторожъ въ отдѣльной комнатѣ, въ землянкѣ тепло.

Землянка (8 ступеней ниже земли) въ которой живутъ семейный кузнецъ и отъ 6 до 11 человѣкъ рабочихъ, помѣщеніе тѣсное и жалуются, что зимой холодно.

Землянка въ которой живетъ помощникъ машиниста, довольно удовлетворительная.

Землянка, предназначенная для стрѣлочниковъ. Во время осмотра она ремонтировалась.

Землянка, раздѣленная на 3 отдѣленія, въ которой живутъ сторожъ съ пятью дѣтьми, смазчикъ и кочегаръ; стѣны выбѣлены чисто, зимой тепло но течетъ со стѣнъ.

Землянка, раздѣленная на 7 отдѣленій, въ которой живутъ кочегаръ, смазчикъ, промывщикъ, сторожъ съ женой (въ темной конуркѣ) два кочегара и ламповщикъ—всего 7 семей и 29 душъ; кухня у всѣхъ общая. Помѣщеніе 20 кв. саж. и вышиной 1,1 саж.; зимой тепло но жалуются что очень смрадно.

Начальникъ депо полагаетъ, что кирпичные дома строить выгоднѣе землянокъ, такъ какъ кирпичъ на мѣстѣ стоитъ 10 р.

Бани на станціи нѣтъ, а только въ деревянномъ сараѣ начальникомъ депо устроена для себя ванна.

При квартирахъ у служащихъ нѣтъ, ни погребовъ, ни сараевъ, такъ что конторщикъ строитъ около депо погребъ на свой собственный счетъ но на весьма неудобномъ мѣстѣ.

Стрѣлочниковъ на станціи 10 Азовской и 12 Севастопольской дороги. Стрѣлочники Азовской дороги живутъ на станціи, а стрѣлочники Севастопольской дороги—4 въ баракѣ, 2 старшихъ—въ жиломъ домѣ и 6 на своихъ квартирахъ за 5 и за 8 верстъ отъ станціи. Дежурятъ въ день по 12 часовъ.

Старшіе рабочіе получаютъ жалованья отъ 25 р. въ мѣсяцъ.

Рабочіе и стрѣлочники получаютъ: отъ Лозовой до Екатеринослава 15—16 руб.; отъ Екатеринослава до Мелитополя 17 р. и отъ Мелитополя до Симферополя 18 руб. въ мѣсяцъ.

Самойловка (2 октября).

Въ пассажирскомъ домѣ, въ дамской комнатѣ совсѣмъ нѣтъ ватеръ-клозета.

Жилой домъ въ которомъ живутъ начальникъ станціи и его помощникъ (у нихъ общая кухня) и 3 стрѣлочника.

Постовая будка для стрѣлочника, стѣны въ двѣ доски; нижніе вѣнцы сгнили. На зиму въ ней ставятъ желѣзную печку.

Казарма, одна половина (3 комнаты) занята дорожнымъ мастеромъ; другая половина: въ одной комнатѣ переѣздный сторожъ а въ другой 8 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ и старшій рабочій. Помѣщеніе довольно удовлетворительное; стѣны бѣлятся каждый мѣсяцъ, на что Обществомъ отпускается мѣлъ.

Стрѣлочниковъ на станціи 4.

Товарная платформа на половину крытая.

На ней сложенъ хлѣбъ на 32 вагона, который лежитъ съ 9 сентября, на каменномъ полу хлѣбъ лежитъ безъ подстилъ а на земляномъ, на подстилахъ; на крытой части онъ закрытъ рогожами только съ боковъ, а на открытой—частію рогожами, частію брезентами.

На станціи брезентовъ совсѣмъ нѣтъ, а есть только 550 рогожъ, брезенты, находящіеся во время осмотра, принадлежатъ отправителямъ.

Около платформы складъ каменнаго угля.

Варваровка (2 октября).

Въ пассажирскомъ домѣ въ двухъ комнатахъ, изъ которыхъ одна темная, живутъ 2 сторожа и 3 стрѣлочника.

Жилой домъ, въ одной половинѣ квартира начальника станціи, а въ другой живутъ помощникъ начальника станціи, телеграфистъ, жандармъ и стрѣлочникъ, у всѣхъ кухня общая. Жандармъ и телеграфистъ заявили, что во время дождя черезъ стѣны пробивается дождь; въ комнатѣ телеграфиста конопатки внутри совсѣмъ не оказалось и вообще домъ проконопаченъ только для виду.

Товарная платформа на половину крытая, на ней сложенъ хлѣбъ безъ всякой покрышки.

Рядомъ на подстилахъ сложено много хлѣба, который закрытъ рогожами только сверху.

Всего на станціи хлѣба на 75 вагоновъ.

Павлоградъ (2 октября).

Землянка раздѣленная на двѣ комнаты, въ которыхъ живутъ осмотрщикъ и смазчикъ, довольно просторно и тепло.

Товарный вагонъ, въ которомъ живутъ (2 года и 3 мѣсяца) два семейные стрѣлочника съ 4-мя дѣтьми; крыша протекаетъ и зимой такъ холодно, что вода въ вагонѣ замерзаетъ.

Товарная платформа, частью крытая, крыша на ней течетъ и боковой дождь забиваетъ сложенные на ней грузы. Вся платформа завалена хлѣбомъ, который ничѣмъ не покрытъ. Около платформы сложено огромное количество хлѣба, только кое-гдѣ покрытаго рогожами и брезентами.

Всего на станціи хлѣба сложено на 180 вагоновъ.

Въ засѣданіе Подкоммиссіи явились г. городской голова и товаро-отправители, которые заявили:

Г. городской голова, что общество желѣзной дороги обязалось устроить отъ станціи до города шоссе, которое до сихъ поръ еще не начинало строить. Въ городской управѣ есть засвидѣтельствованная копія съ этого обязательства. Разстояніе отъ города до станціи $2^1/_4$ версты и дорога очень трудная; отчего выгонъ, принадлежащій городу, изрѣзанъ весь колесами; самъ городъ не имѣетъ средствъ устроить дорогу на свой счетъ. Наибольшее количество грузовъ на станцію идетъ черезъ городъ.

Кромѣ того городъ заливается отъ подтоповъ воды, образуемыхъ насыпью желѣзной дороги; управленіе дорогой обѣщало построить мостъ шириною въ 60 саж., къ постройкѣ его даже приступили, но до сихъ поръ ничего не сдѣлано.

Подавали заявленія Обществу, но отвѣтовъ никакихъ не получили.

Наконецъ подали жалобу г. Губернатору, который представилъ ее г. Министру Путей Сообщенія, но отвѣта до сихъ поръ еще не получено.

Гг. товароотправители заявили:

Хлѣбъ на станціи гніетъ, а они не знаютъ когда можно будетъ его отправить. Пароходы въ Севастополь приходили уже, но грузить ихъ нечѣмъ.

Въ 1874 году и даже въ военное время хлѣбъ отправляли гораздо лучше; въ этомъ году отправляютъ только $^1/_4$ хлѣба противъ прежнихъ лѣтъ.

Двѣ недѣли совсѣмъ не отправляли хлѣба, а теперь даютъ 1 и 2 вагона. Въ два мѣсяца Грипари отправилъ со станціи 56 вагоновъ, а у него близъ станціи закуплено 50,000 ч.; всего же у Грипари закуплено на дорогѣ 400,000 четв. и у Вальяно куплено 300,000 четв., но какъ ихъ отправить не знаютъ, такъ какъ всѣ станціи завалены хлѣбомъ и его не отправляютъ, ни на Александровскъ, ни на Севастополь. Покупку хлѣба и пріемку его въ экономіяхъ совершенно прекратили, такъ какъ отправить нѣтъ никакой возможности.

Въ Александровскѣ всѣ пути заставлены вагонами, но увѣряютъ, что это больные вагоны. На телеграммы съ оплоченнымъ отвѣтомъ, управленіе совсѣмъ не отвѣчаетъ.

На фурахъ хлѣбъ отправлять невозможно, такъ какъ ихъ очень мало и стоятъ онѣ дорого; такъ фура за разстояніе 100 верстъ беретъ 3 руб. Есть кіевскіе чумаки, которые возятъ изъ Маріуполя рыбу, но и ихъ очень мало.

Картофель, стоющій 5 коп. пудъ, отправляютъ, такъ какъ онъ считается срочнымъ грузомъ, а ленъ, стоющій 1 руб. 60 к. пудъ, мокнетъ на станціи.

Ленъ тоже не слѣдуетъ отправлять безъ очереди, такъ какъ его со станціи идетъ очень много и при этомъ условіи никогда нельзя будетъ отправить хлѣба.

Мѣшки нанимаютъ по 5 коп. за недѣлю и теперъ должны заплатить за наемъ столько-же, сколько стоятъ новые.

Рогожи отъ дождя совсѣмъ не защищаютъ, а отправители сами покупаютъ брезенты, такъ какъ взять ихъ въ наймы негдѣ.

Управленіе дорогою сдало нагрузку начальникамъ станцій по 1 р. 30 к. и 1 р. 50 к. съ вагона, а само беретъ съ отправителей по 6 р. съ вагона, за эту цѣну начальники станцій грузить не въ состояніи и поэтому отправители сверхъ платы за нагрузку производятъ ее еще на собственный счетъ.

Сторожей на платформахъ нѣтъ и отправители принуждены нанимать ихъ на свой счетъ.

Хлѣбъ покупаютъ въ экономіяхъ и у крестьянъ и подвозятъ его верстъ за 50. Подвозка стоитъ 50—60 коп. съ четверти.

Грузы на станціи все мѣстные и во всякомъ случаѣ должны идти по Лозово-Севастопольской дорогѣ. На Севастополь грузы идутъ и потому еще, что грузить въ Севастополѣ лучше чѣмъ въ Таганрогѣ и фрахтъ дешевле. Кромѣ того въ Таганрогѣ грузка производится только до ноября, а въ Севастополѣ всю зиму. Въ Севастополѣ много магазиновъ и строятся еще новые.

Изъ Алексѣевки и изъ Барвенкова грузовъ идетъ мало.

Екатеринославъ (3 и 4 октября).

3 и 4 октября Подкоммиссія осматривала пристань на берегу р. Днѣпра и станцію. По осмотру оказалось:

а) **Пристань**.

Отъ станціи къ пристани идетъ рельсовый путь, который развѣтвляется на 3 пути; два пути доходятъ до границы отчужденной земли, а третій идетъ дальше, въ предѣлахъ бичевника, мимо лѣсныхъ складовъ купца Файнберга.

Земля на берегу насыпана и вся станція устроена на искуственно возведенной насыпѣ.

По плану имѣющемуся въ управленіи дороги земля до самой воды показана принадлежащей Обществу дороги.

Въ началѣ станціи склады хлѣба, потомъ амбаръ для склада соли, принадлежащій купцу Зивину, и затѣмъ идутъ склады лѣса.

Хлѣбъ лежитъ на землѣ принадлежащей желѣзной дорогѣ, которая не беретъ за нее никакой платы; мѣста для этихъ складовъ не отводится, а отправители сами складываютъ его гдѣ имъ удобнѣе; въ случаѣ споровъ между отправителями, мѣсто для склада указывается завѣдующимъ пристанью. Хлѣбъ укрытъ рогожами и только въ одномъ мѣстѣ брезентами. На высказанное г. Предсѣдателемъ предположеніе о возможности построить лабазы по другую сторону рельсовъ, отправители заявили, что это для нихъ неудобно, такъ какъ хлѣбъ нужно будетъ переносить на суда черезъ рельсы, отчего переноска будетъ обходиться очень дорого.

Амбаръ, исключительно для склада соли, позволило построить купцу Зивину управленіе съ разрѣшенія инспектора дороги и съ обязательствомъ снести его по первому требованію. По осмотру амбара три его раствора оказались пустыми, а четвертый занятъ хлѣбомъ принадлежащимъ купцу Вальяно.

Для склада лѣса отводятся участки, безъ всякой платы, но опредѣленныхъ участковъ нѣтъ, а отводятся они только тогда когда изъ города для отправки привозится лѣсъ уже раздѣланный. На нѣкоторыхъ участкахъ лежитъ лѣсъ принадлежащій разнымъ владѣльцамъ и сложенный одинъ на другомъ, такъ что его невозможно бываетъ поднести къ вагонамъ.

Бичевникъ дальше отчужденной земли почти весь занятъ лѣсомъ Файнберга. На всемъ бичевникѣ только есть небольшой складъ принадлежащій Донецкой дорогѣ и два склада частныхъ лицъ Хабрина и Рубцова по 4 саж., считая по длинѣ рельсо-

ваго пути. На бичевникѣ Файнбергомъ производится раздѣлка лѣса въ дрань и шпалы.

На бичевникъ Файнбергъ другихъ лѣсопромышленниковъ не пускаетъ.

По правую сторону рельсовъ земля принадлежитъ крестьянамъ села Каменки и занята также складомъ Файнберга, который арендуетъ эту землю у крестьянъ за 140 руб. въ годъ.

На землѣ принадлежащей желѣз. дор. Файнбергомъ тоже заняты мѣста, которыя имъ для виду покрыты слоемъ тонкаго лѣса, для того чтобы воспрепятствовать другимъ лицамъ занять эти мѣста.

На вѣтви стояли тележки приспособленныя для перевозки длиннаго лѣса; приспособленіе это состоитъ въ томъ, что на срединѣ платформы устроенъ брусъ вращающійся на шарнирѣ, къ брусу этому придѣлана желѣзная стойка съ цѣпями.

б) Станція.

Крытая товарная платформа и на ней очень небольшой пакгаузъ. Вся платформа почти до самаго верху заложена хлѣбомъ, который ничѣмъ не покрытъ.

Около платформы на подстилкахъ сложенъ хлѣбъ, большею частію покрытый брезентами.

Подъѣздъ къ платформѣ очень грязенъ и, по заявленію нѣкоторыхъ отправителей, по немъ нельзя бываетъ пройдти въ сапогахъ.

Около платформы-же, отведено мѣсто для выгрузки привозимаго угля, который долженъ быть убираемъ въ теченіи 48 часовъ; въ случаѣ же неуборки, владѣльцы его платятъ за полежалое по 1 руб. 20 коп. съ вагона въ каждыя сутки. Часть этого мѣста (въ 10 саж. по длинѣ пути) сдана по условію г. Гардину, съ обязательствомъ убрать уголь по первому требованію.

Открытая каменная платформа, на которой на подстилахъ сложенъ хлѣбъ закрытый частію брезентами, а частію рогожами.

Около этой платформы сложенъ лѣсной матеріалъ, который очень затрудняетъ подъѣздъ къ платформѣ и загромождаетъ дворъ.

Товарный дворъ обнесенъ заборомъ.

Всего на станціи оказалось на 297 вагоновъ хлѣба и на 60 вагоновъ лѣсныхъ матеріаловъ.

Около платформъ устроены вагонные вѣсы.

Два дома, выстроенные машинистами на землѣ общества, на свой счетъ, и отдаваемые ими въ наемъ по 3 р. въ мѣсяцъ.

Товарный вагонъ, въ которомъ помѣщается семейный смазчикъ, жалуются на то, что крыша и стѣны во время дождя протекаютъ.

Постовая стрѣлочная будка, безъ фундамента и стѣны въ одну доску; печи въ ней зимою поставить нельзя, такъ какъ нѣтъ мѣста.

Домъ для машинистовъ и ихъ помощниковъ; квартиры небольшія и кухни для нѣсколькихъ квартиръ общія. Конапатка въ стѣнахъ не пропущенная, а только замазанная, отчего живущіе жалуются, что дождь пробиваетъ черезъ стѣну, а зимой холодно. Домъ не ремонтированъ съ самой его постройки. На дворѣ дома ледникъ и сарай.

Кузница, построенная изъ старыхъ шпалъ, ремонтными рабочими.

Магазинъ, въ подвальномъ этажѣ складъ горючихъ матеріаловъ; тутъ-же сложено желѣзо; крыша земляная. Въ подвалъ 4 года каждую весну заливается вода. Магазинъ этотъ предположено сломать.

Землянка для угольщиковъ, въ которой живутъ 10 человѣкъ, довольно просторно и тепло, но весной въ нее заливается вода.

Сарай для склада воинскихъ принадлежностей.

Тутъ-же между путями и около путей сложенъ уголь принадлежащій желѣзной дорогѣ.

Землянка для стрѣлочниковъ и сторожей, имѣющая размѣры 12 и 8 ар. и высоту 1,20 саж., въ которой живутъ 17 мущинъ, 6 женщинъ и 18 дѣтей; весной въ ней на четверть стоитъ вода.

Мазанка, выстроенная сторожемъ на свой счетъ, такъ какъ въ предъидущей землянкѣ нѣтъ мѣста; въ ней темно и зимой жить невозможно, такъ какъ нѣтъ мѣста для печи.

Паровозное зданіе на 6 паровозовъ и при немъ каменная 2-хъ этажная пристройка въ которой квартира начальника депо, контора депо и дежурная комната для машинистовъ.

Два товарные вагона, въ которыхъ помѣщается отдѣленіе магазина.

Въ водоемномъ зданіи живутъ 3 семьи, всего 6 человѣкъ большихъ и 6 дѣтей.

Жилой домъ, въ которомъ квартира начальника станціи и другихъ служащихъ.

На станціи 3 жандарма, изъ которыхъ только одинъ имѣетъ помѣщеніе, а остальные двое получаютъ по 15 р. въ мѣсяцъ квартирныхъ. На всемъ этомъ жандармскомъ участкѣ (отъ Лозовой до Мелитополя и Екатеринославская вѣтвь) 6 человѣкъ жандармовъ не имѣютъ помѣщенія на станціяхъ.

3-го и 4-го октября въ засѣданіяхъ Подкоммиссіи присутствовали отправители лѣсныхъ матеріаловъ и хлѣба и получатели соли.

Засѣданіе 3-го октября.

На предложенные вопросы гг. торговцы объяснили:

а) *лѣсоторговцы*:

На пристани мало мѣста для склада лѣсныхъ матеріаловъ, такъ что у многихъ лѣсъ лежитъ частію въ водѣ. Мѣста подъ склады отводятся завѣдующимъ пристанью.

Бичевникъ находится въ распоряженіи начальника водяной комуникаціи полковника Быкова, мѣста на бичевникѣ очень много, но его почти весь занялъ самовольно Файнбергъ, который не даетъ другимъ мѣста для выгрузки лѣсныхъ матеріаловъ и даже разработываетъ лѣсъ на самомъ бичевникѣ, тогда какъ другіе отправители разрабатываютъ его на городскихъ пристаняхъ и уже раздѣланный привозятъ на пристань для отправки по желѣзной дорогѣ.

Пути на пристани расположены удобно. Тутъ же есть и товарные вѣсы.

Тарифъ на лѣсной матеріалъ не высокъ—$^1/_{40}$ коп.

Лѣсной матеріалъ, отправляемый по 5 разряду, предоставляютъ грузить самимъ отправителямъ, а за отправляемый по 3 разряду (дубъ, ясень, береза) берутъ по 3 руб. съ вагона, хотя отправители нагружаютъ его своими людьми.

На платформу помѣщается 600 пудовъ; а на приспособленныя платформы для перевозки длиннаго лѣса помѣщается 1200 пуд.; но такихъ платформъ на дорогѣ только 13 штукъ. Прежде на парныя платформы позволяли грузить безъ распорокъ, а теперь это запрещено.

Въ этомъ году большія задержки въ перевозкѣ отъ недостатка вагоновъ, задержки эти встрѣчались и въ другіе года, но теперь 2—3 недѣли совсѣмъ не даютъ вагоновъ, между тѣмъ у нѣкоторыхъ есть поставка лѣса на срокъ и они должны платить штрафы. Достаточно было-бы для пристани 10—15 вагоновъ въ день. Главнымъ образомъ задержка въ перевозкѣ лѣса происходитъ оттого, что въ настоящее время перевозятся шпалы для желѣзной дороги и платформы со шпалами стоятъ на станціяхъ не разгруженными 2—3 недѣли.

До іюля мѣсяца платформы давались безъ очереди, но съ іюля мѣсяца заведена очередь, которая очень вредна для мелкихъ отправителей; такъ какъ вагоновъ въ день даютъ 2 и 3, то случается что крупные отправители грузятъ свой лѣсъ по недѣлямъ, а остальные только смотрятъ. Раньше-же вагоны распредѣлялись пропорціонально количеству заявленныхъ грузовъ; у кого есть товара на 150 ваг. давали 3 вагона, а у кого есть товара на 15 ваг. давали 1 вагонъ.

Съ іюня мѣсяца Управленіе дорогой предложило отправителямъ самимъ распредѣлять между собою вагоны и тогда то

они завели порядокъ очереди, которая дѣйствуетъ и въ настоящее время. Очередной порядокъ установленъ одними мѣстными отправителями, а иногородныхъ въ это время въ Екатеринославѣ не было.

Очередной порядокъ и потому еще неудобенъ для мелкихъ отправителей, что крупные держатъ на мѣстѣ прикащиковъ, которые слѣдятъ за очередями а мелкіе не имѣютъ для этого возможности и когда привозятъ лѣсъ, то очереди бываютъ уже заполнены на долгое время. А то случается что мелкимъ отправителямъ необходимо отлучиться съ пристани на продолжительное время и они такимъ образомъ пропускаютъ свои очереди.

На предложеніе г. предсѣдателя объ учрежденіи выборныхъ, по примѣру углепромышленниковъ, они объяснили:

Одни, что учрежденіе выборныхъ неудобно, такъ какъ мелкимъ отправителямъ не довѣрятъ, а крупные будутъ соблюдать только свою выгоду.

Другіе, что учрежденіе выборныхъ желательно, но съ тѣмъ, чтобы они выбирались не болѣе какъ на 3 мѣсяца и чтобы вагоны распредѣлялись пропорціонально заявленному грузу, который выборные могутъ провѣрить и чтобы мелкіе отправители не были при этомъ обижаемы.

Теперь-же отправители часто заявляютъ о грузахъ, или тогда когда ихъ совсѣмъ нѣтъ, или-же показываютъ невѣрное число груза.

Если-бы вагоновъ было достаточно, то мѣстная торговля могла-бы увеличиться въ три раза, такъ какъ Симферополь прежде покупалъ лѣсъ въ Екатеринославѣ, а теперь, оттого что нельзя лѣсъ отправить, покупаетъ его въ другихъ мѣстахъ.

Торговля лѣсомъ уменьшается еще и оттого, что торговцы разсчитывали продать лѣсъ въ сентябрѣ и октябрѣ мѣсяцѣ, а теперь, за неимѣніемъ вагоновъ, должны отложить продажу до весны и на будущій годъ не сдѣлаютъ уже такихъ закупокъ.

До устройства желѣзной дороги торговля лѣсомъ была меньше и отправляли его на фурахъ верстъ за 400 и за 500, а теперь совсѣмъ нельзя достать фуръ.

Въ городѣ всего 3 мѣста выгрузки лѣса до моста и одно послѣ моста, но самая главная пристань—это желѣзной дороги.

Съ городской пристани главные отправители Сабуровъ, Пчелкинъ и Губонинъ, они возятъ лѣсъ черезъ мостъ прямо на станцію желѣзной дороги.

Съ Игренской пристани—Меняковъ и Киселевъ—отправляютъ лѣсъ съ Ивановской станціи.

Съ Одинковской пристани главные отправители Палей и Яковлевъ.

Съ пристани къ которой идетъ вѣтвь желѣзной дороги, лѣсъ отправляютъ: Левинсонъ, Бродскій, Молчановъ, Станиславскій, Монштейнъ, Епанчикъ, Кауфманъ, Златопольскій, Палей, Рубцовъ, Карпашевъ, Файнбергъ, Ивановъ, Брауди и Гехтъ.

Лѣсъ идетъ изъ Минской, Могилевской и Смоленской губер., съ верховьевъ Днѣпра и съ Припети и идетъ онъ отъ 2 недѣль до неопредѣленнаго времени, такъ какъ это зависитъ отъ вѣтровъ и т. п. Къ 15 октября сплавъ кончается.

Лѣсъ начинаетъ приходить съ мая мѣсяца и приходитъ его вагоновъ на 3000, изъ нихъ 70% приходятъ къ осени, а 30% весной. Это зависитъ оттого, что лѣсопромышленники весной отправляютъ лѣсъ въ Херсонъ, такъ какъ въ другое время трудно бываетъ пройдти пороги.

Екатеринославскій-же и Кременчугскій лѣсъ приходятъ послѣ, такъ какъ не нужно проходить пороговъ.

Лѣсъ для шпалъ приходитъ къ осени, такъ какъ осенняя доставка дешевле, потому желѣзная дорога всегда развозитъ свои шпалы осенью, когда отправка ихъ встрѣчаетъ другіе грузы; отъ этого-то и происходитъ задержка въ перевозкѣ другихъ лѣсныхъ матеріаловъ.

Главныя партіи лѣса приходятъ въ іюнѣ и іюлѣ мѣсяцѣ. Лѣсники продаютъ лѣсъ на водѣ здѣшнимъ купцамъ, которые раздѣлываютъ его на пристаняхъ, вывозятъ на пристань желѣзной дороги и здѣсь продаютъ иногороднымъ купцамъ. Для весенней торговли лѣсомъ запасаются осенью. Зимой торговли очень мало, въ это время лѣсъ разрабатываютъ на весну.

Главное требованіе на вагоны въ апрѣлѣ, маѣ и іюнѣ мѣсяцахъ.

На верховьяхъ Днѣпра лѣсу еще очень много.

Въ Кременчугѣ много сложено лѣсу, но Екатеринославскій складъ больше.

Лѣсъ идетъ на югъ, на Азовскую дорогу и въ Юзово, но по Азовской дорогѣ отправляется $^1/_3$ часть всего лѣса.

б) *Хльбные торговцы*:

Вагоновъ совсѣмъ не даютъ уже 2 недѣли, а между тѣмъ хлѣба много сложено и еще ожидаютъ 3000 четв. Не принимать-же хлѣбъ въ экономіяхъ нельзя, такъ какъ закупки сдѣланы на срокъ.

На пристани нѣтъ ни платформъ, ни пакгаузовъ и строить ихъ на свой счетъ не позволяютъ, на томъ основаніи что тутъ бичевникъ. Купцу-же Зевину позволили выстроить амбаръ для склада соли, а онъ отдаетъ его подъ хлѣбъ и беретъ за это сколько ему хочется.

Поэтому хлѣбъ складывается на подстилахъ на пескѣ и его

мочитъ дождемъ такъ какъ крыши устраивать не позволяютъ, а брезенты срываются вѣтромъ. Если хлѣбъ сложенный на подстилахъ просыпется, то собрать его уже нельзя, такъ какъ онъ смѣшивается съ пескомъ.

На подстилахъ хлѣбъ нельзя класть выше 10 мѣшковъ, такъ какъ они иначе падаютъ съ откоса въ воду.

Мѣста для складовъ не отводятся, а всякій складываетъ хлѣбъ гдѣ ему удобнѣе.

Желательно, чтобы отвели особыя мѣста для складовъ и позволили построить амбары для склада исключительно только своего хлѣба.

Хлѣбъ идетъ по Днѣпру изъ Кременчуга и выше.

Главные хлѣбные торговцы: Вальяно, Грипари и Дрейфусъ, которые отправляютъ Вальяно 20 т. четв., Грипари—20 т. четв. и Дрейфусъ 10 т. четв. въ годъ.

Мелкихъ торговцевъ почти совсѣмъ нѣтъ.

в) *Торговцы солью*:

Въ настоящее время плату за провозъ соли нужно внести на станціи, и только тогда вагоны подаютъ на пристань. Срокъ для выгрузки соли полагается 12 часовъ, а вагоны на пристань подаютъ только часамъ къ 5 и требуютъ чтобы къ 8—9 часамъ вагонъ былъ разгруженъ, такъ какъ на ночь его убираютъ на станцію. За невыгруженный вагонъ берутъ за полежалое.

Конной дороги со станціи на пристань нѣтъ никакой.

Желательно, чтобы соль адресованная на пристань доставлялась прямо туда. Получатели согласны или внести единовременные залоги или-же вносить провозную плату, за нѣсколько дней получки соли, впередъ.

Соль отправляютъ на платформахъ не покрытую брезентами и неиначе какъ взявши съ отправителя подписку обезпеченія, отчего въ пути теряется 20—30 пудовъ; при перегрузкѣ на Лозовой теряется еще 5—10 пудовъ, такъ что иногда отправитель теряетъ до 25 руб. на каждомъ вагонѣ.

Отправка соли съ юга задерживается отъ недостатка вагоновъ но всетаки въ день съ солью приходитъ до 40 вагоновъ.

Соль получается Обществомъ Чонгарскихъ соляныхъ промысловъ—до 2000 ваг.; Сабуровымъ до 800 ваг.; Чіюномъ до 500 ваг.; Куликовымъ до 600 ваг. и др.

Отправляется соль больше вверхъ по Днѣпру, и идетъ только лѣтомъ.

Склады соли есть въ Харьковѣ, Сумахъ и въ др. мѣстностяхъ.

Въ Екатеринославѣ соль стоитъ 53—55 коп. пудъ.

Засѣданіе 4-го октября.

На засѣданіи Подкоммиссіи кромѣ мѣстныхъ торговцевъ при-

сутствовали инспекторъ дороги г. Климчицкій, начальникъ движенія г. Кизиль-Башъ, инспекторъ движенія г. Лебедевъ и бывшій начальникъ станціи Екатеринославъ г. Миклашевскій.

На предложенные вопросы гг. присутствующіе объяснили:

а) *Лѣсоторговцы*: представили прилагаемое при семъ заявленіе (по входн. журн. № 370), къ которому добавили:

Въ іюнѣ давали по 8 вагоновъ въ день, въ августѣ по 7, въ сентября по 6 вагоновъ, а теперь не даютъ совсѣмъ.

Торговцы перестали вывозить лѣсъ на пристань, такъ такъ все равно его не отправляютъ, и этимъ они лишаются очереди, такъ какъ очередь зависитъ отъ вывозки. Вслѣдствіе остановки въ отправкѣ лѣса, терпятъ большіе убытки, такъ какъ лѣсъ обязались поставить къ сроку; у одного отправителя лѣсъ назначенъ въ Бердянскъ и съ закрытіемъ навигаціи его совсѣмъ нельзя будетъ отправить. Если не будутъ давать хотя-бы по 10 вагоновъ въ день, то лѣсоторговцы обанкрутятся. Съ закрытіемъ навигаціи въ Азовскомъ морѣ и въ Одессѣ, весь хлѣбъ пойдетъ на Севастополь, какъ это было и въ прошломъ году когда въ декабрѣ грузка хлѣба усилилась и на станціи очереди ожидали по 100 вагоновъ хлѣба. Теперь перевозкѣ лѣса мѣшаютъ шпалы, а потомъ повезутъ общественныя дрова, а затѣмъ будутъ развозить ледъ.

Отъ затрудненій при отправкахъ, Херсонь начала торговать лѣсомъ лучше Екатеринослава, чего никогда не бывало.

На сѣв. идетъ $^1/_3$ лѣса, а на югъ $^2/_3$.

Инспекторъ дор. Отправка шпалъ прекратится въ концѣ октября мѣсяца, такъ какъ теперь онѣ уже укладываются. Поздняя перевозка ихъ произошла отъ неисправности Файнберга. Къ 29 сентября оставалось невывезенными еще 500 вагоновъ шпалъ.

Въ настоящее время Управленіе дорогой нанимаетъ 26 паровозовъ, что̀ дастъ возможность отправлять еще 3 товарныхъ поѣзда.

Отправка лѣса зависитъ отъ количества хлѣба, который еще подвозится къ станціямъ. Онъ полагаетъ, что возможно будетъ удѣлить для лѣса 10 вагоновъ въ день отъ перевозки шпалъ.

На пристани лѣсу на 400 ваг., а на стан. только на 70, но въ сентябрѣ мѣсяцѣ для станціи давали больше вагоновъ чѣмъ для пристани, на что г. Лебедевъ замѣтилъ, что на пристань давали по 15 вагоновъ въ день, но отправители сами отказывались отъ грузки. На это отправители возразили что это зависило отъ недостатка въ рабочихъ, для нагрузки лѣса.

Распредѣлять вагоны черезъ выборныхъ считаютъ возможнымъ и, если имъ дозволятъ, то они сами будутъ дѣлать между собою разверстку вагоновъ безъ всякаго участія начальника

станціи. Согласны дать Управленію дороги подписку въ томъ что не будутъ имѣть никакой претензіи на распредѣленіе вагоновъ сдѣланное тѣмъ лицомъ, которое они сами выберутъ изъ своей среды.

Г. Лебедевъ замѣтилъ, что Управленіе дорогой не можетъ обязаться давать каждый день опредѣленное количество вагоновъ.

Два года тому назадъ въ квитанціяхъ обозначалось количество мѣстъ лѣса, а теперь этого не дѣлаютъ, отчего происходятъ сильныя кражи.

Съ пристани дрова совсѣмъ нейдутъ, а идетъ только круглый и пиленый лѣсъ, которые принимать счетомъ не трудно такъ какъ на 600 пудовъ идетъ 200 досокъ; въ 1873—74 годахъ лѣсъ также принимался счетомъ. Отправители согласны принять на себя уплату расходовъ по счету досокъ и круглаго лѣса.

Г. Миклашевскій. Прежде на дорогѣ принимали лѣсъ счетомъ, но случались постоянныя недостачи, отчего пріемка счетомъ и прекращена. Самый счетъ, въ особенности тесу и досокъ, производить очень затруднительно, такъ какъ отправители грузятъ обыкновенно доски разныхъ сортовъ. Вѣсъ досокъ зависитъ отъ толщины ихъ, есть доски которыхъ на 600 п. идетъ 200 шт. и есть и тонкіе, которыхъ идетъ и 300 штукъ.

Нагрузку лѣса отправители производятъ своими средствами и, несмотря на это, съ нихъ при отправкахъ по прямому сообщенію взыскиваютъ по 6 руб. съ вагона, по внутреннему-же сообщенію ничего не взыскиваютъ. Съ Файнберга и при отправкахъ по прямому сообщенію не берутъ платы за нагрузку и выгрузку.

Нач. движенія. Контрактъ съ артелью уже подписанъ, но она еще не составлена. Съ учрежденіемъ артели нагрузку и выгрузку управленіе будетъ производить артельными рабочими. Относительно Файнберга сдѣлано распоряженіе управляющимъ дорогой на томъ основаніи, что Азовская дорога согласилась не требовать съ Файнберга платы за выгрузку, а предоставила ему производить ее своими рабочими.

Въ 1876 году состоялось распоряженіе о томъ, чтобы съ лицъ отправляющихъ болѣе 1000 вагоновъ, плата взималась не по $^1/_{36}$ а $^1/_{45}$ коп. Файнбергъ пользовался этимъ и отправлялъ подъ своей фирмой чужіе грузы.

Г. Миклашевскій подтвердилъ, что дѣйствительно Файнбергъ часто отправлялъ чужіе грузы подъ своимъ именемъ, а иначе не соглашался уступить своей очереди.

Мѣста для склада лѣса на станціи очень мало, всякій складываетъ его гдѣ только можно, а опредѣленнаго мѣста никто не

указываетъ. Лѣсъ обыкновенно раздѣлываютъ у себя дома и уже раздѣланный привозятъ на пристань; одинъ Файнбергъ раздѣлываетъ лѣсъ на самой пристани. На всемъ пространствѣ бичевника, на протяженіи проложенныхъ рельсовъ, онъ находится въ распоряженіи завѣдующаго пристанью; пользуются имъ всѣ отправители кто успѣетъ захватить, но Файнборгъ захватилъ больше всѣхъ. Прежде весь бичевникъ былъ раздѣленъ на 12 участковъ, по 7 сажень каждый, считая по длинѣ пути и изъ нихъ Файнбергъ захватилъ 4 участка, хотя ему ничего не было назначено. Теперь эти участки не существуютъ болѣе, такъ какъ отправители перепутались между собою и кладутъ лѣсъ гдѣ попало. Чтобы добыть мѣста для склада Донецкой дороги, должны были силой отнять отъ Файнберга одно мѣсто. До тѣхъ поръ пока Файнбергъ не взялъ, 3 года тому назадъ, поставки шпалъ для желѣзной дороги, такого стѣсненія другимъ отправителямъ не было.

Г. Инспекторъ. Расширить мѣсто для склада нельзя, такъ какъ дамба очень тѣсна, а тамъ гдѣ не проложены рельсы могутъ не послушаться распоряженія агента дороги.

Г. Лебедевъ. Файнбергъ имѣетъ право на участокъ какъ и всякій другой отправитель и ему въ этомъ отказать нельзя.

Г. Предсѣдатель замѣтилъ, что возможно было-бы распредѣлять участки для складовъ посредствомъ выборныхъ. Отправители возразили на это, что черезъ выборныхъ это трудно сдѣлать такъ какъ могутъ явиться новые отправители, которые не признаютъ распоряженія сдѣланнаго выборными.

Лѣсо-торговецъ г. Долгово-Сабуровъ представилъ справку отъ 4 октября сего года, присемъ прилагаемую (по вход. жур. № 368), и добавилъ, что на Лозово-Севастопольской дорогѣ 12-и арш. лѣсъ грузятъ на приспособленныя для этого платформы и взыскиваютъ по вѣсу за 600 пудовъ, а при перегрузкѣ его на Азовскую дорогу, его нагружаютъ на двѣ платформы, причемъ взыскиваютъ по вѣсу уже не за 600, а за 1200 пудовъ.

б) *хлѣбные торговцы:*

Вагоновъ для перевозки хлѣба даютъ очень мало, такъ что отправители согласны чтобы хлѣбъ отправляли на открытыхъ платформахъ, причемъ они будутъ давать свои брезенты и дадутъ подписки обезпеченія на случай подмочки, о чемъ и согласны подать объявленіе въ управленіе дорогой. Перевозка хлѣба задерживается тѣмъ, что теперь-же перевозятъ общественныя шпалы.

Мѣста для склада хлѣба на пристани очень мало, такъ какъ все занято лѣсными матеріалами, не подвозить-же хлѣбъ нельзя такъ какъ его везутъ за 100 верстъ, деньги за него выдали

впередъ и теперешними дорогами слѣдуетъ пользоваться, а дальше его совсѣмъ нельзя будетъ подвести къ станціямъ. При складахъ хлѣба управленіе дорогою не держитъ совсѣмъ сторожей. Желательно, чтобы на пристани было дозволено отправителямъ строить лабазы на свой собственный счетъ.

Г. Начальникъ движенія. Подъ шпалы идетъ каждый день 20 вагоновъ, а остальные, сколько есть, идутъ подъ хлѣбъ. Грузить хлѣбъ на открытыя платформы не позволяетъ инспекторъ жел. дороги.

Г. Инспекторъ. Въ вагонахъ недостатка нѣтъ, а недостаетъ паровозовъ, такъ что теперь на дорогѣ стоитъ 450 груженныхъ вагоновъ и ихъ нельзя отправить за неимѣніемъ паровозовъ. Для склада хлѣба на пристани отведутъ мѣсто по другую сторону рельсовъ и устроятъ особый рельсовый путь для нагрузки хлѣба. Къ декабрю мѣсяцу устроятъ на пристанѣ 50 саж. крыт. платформы, постройка которой сдана уже съ подряда. Временныя постройки, на землѣ принадлежащей Обществу, онъ согласенъ допустить, а устройства лобазовъ на томъ мѣстѣ гдѣ желаютъ отправители нельзя дозволить, безъ разрѣшенія начальника водяной комуникаціи, такъ какъ это мѣсто считается бичевникомъ. Очередь отправки хлѣба для всѣхъ станцій будетъ общая. Съ устройствомъ артели нагрузку будутъ производить артельные рабочіе. Онъ сдѣлаетъ распоряженіе, чтобы къ складамъ хлѣба были поставлены управленіемъ дороги особые сторожа.

б) *торговцы солью*:

Представили заявленіе при семъ прилагаемое (по вход. жур. № 369) и добавили къ нему:

Вагонъ съ солью отправляютъ теперь на пристань только послѣ полученія платы за провозъ и держатъ его тамъ только до 8—9 часовъ вечера, такъ какъ на пристанѣ нѣтъ сторожей и вагоны очень разбросаны. Въ теченіи этого времени вагоны не успѣваютъ выгрузить и принуждены платить за полежалое. Если бы плату за провозъ брали не на станціи, то времени для выгрузки совершенно достаточно. Желательно, чтобы вагоны адресованные на пристань отправлялись прямо туда, причемъ согласны вносить плату за провозъ за 100 вагоновъ впередъ.

Предложенія, въ этомъ смыслѣ, до сихъ поръ управленію дороги не дѣлали.

Станцію нужно расширить, уложить новые пути и увеличить число служащихъ и сторожей.

Во время разлива Днѣпра попасть на станцію изъ города невозможно.

Начальникъ движенія. Если плата за провозъ будетъ вно-

ситься отправителями впередъ за нѣсколько вагоновъ, то со стороны управленія дороги нѣтъ препятствій къ тому, чтобы вагоны подавались прямо на пристань.

Въ тотъ-же день 4 октября Подкоммиссія имѣла засѣданіе въ зданіи Екатеринославской Губернской Земской Управы, на которомъ присутствовали гг. городской голова, предсѣдатель губернской земской управы, мѣстные торговцы и другія лица. Въ началѣ засѣданія г. Предсѣдателю были поданы.

1. Записка мѣстныхъ торговцевъ;

2. докладная записка торговцевъ желѣзными товарами въ г. Екатеринославѣ;

3. записка помѣщика Курилина;

4. заявленіе помѣщика генералъ-маіора Струкова;

5. заявленіе товаро-получателя Грузенберга.

Документы эти при семъ прилагаются (по входному журналу №№ 372, 373, 374, 375 и 379).

Въ добавленіе гг. присутствующіе объяснили слѣдующее:

а) къ запискѣ мѣстныхъ торговцевъ:

Вслѣдствіе того, что черезъ рѣку Днѣпръ нѣтъ моста, товары на станціи желѣзной дороги лежатъ по недѣлямъ, такъ какъ недѣли по три не бываетъ сообщенія съ городомъ. Почта по недѣли не въ состояніи бываетъ переѣхать. Кромѣ того если зима теплая, то въ теченіи ее нѣсколько разъ прекращается сообщеніе города со станціей на 2—3 дня.

Городъ по неимѣнію средствъ не можетъ устроить пакгауза на лѣвомъ берегу Днѣпра и кромѣ этого онъ не имѣетъ на это права и по городовому положенію, такъ какъ на томъ берегу у города нѣтъ своей земли; какъ временная мѣра, на время разлива Днѣпра, городу устроить пакгаузъ неудобно и потому еще, что тамъ нужно имѣть особую администрацію. Всего лучше-бы было если-бы управленіе желѣзной дороги само устроило пакгаузъ на свой счетъ, куда-бы складывали товары на время разлива Днѣпра.

Агентъ К° Надежда хотѣлъ построить на томъ берегу свой пакгаузъ на землѣ желѣзной дороги, но ему предложили невозможныя условія; такъ, напр., пакгаузъ этотъ долженъ быть снесенъ по требованію управленія дороги въ 24 часа, а иначе онъ со всѣмъ товаромъ остается въ собственность дороги.

Неимѣніе постояннаго моста черезъ Днѣпръ вліяетъ и на пользованіе каменнымъ углемъ. Въ настоящее время Екатеринославъ потребляетъ до 400 т. пудовъ угля, но потребленіе это увеличилось-бы если-бы были устранены затрудненія при перевозкѣ его отъ станціи въ городъ. Теперь въ городѣ уголь стоитъ 25—30 коп. пудъ и городское управленіе покупаетъ для

водопровода уголь по 22 коп., а въ Никополѣ англійскій уголь стоитъ 17 коп. пудъ. Неувѣренность въ правильной доставки угля черезъ Днѣпръ дѣлаетъ то, что въ Екатеринославѣ многія заведенія не могутъ замѣнить дрова углемъ.

Перегрузка въ Лозовой и въ Синельниковѣ сильно задерживаютъ грузы идущіе отъ Курска.

По квитанціямъ почти всегда приходится дѣлать доплаты на Екатеринославской станціи, противъ выставленной на нихъ за провозъ суммы.

Въ коммерческомъ отношеніи эти доплаты вредно отзываются на торговлѣ, такъ какъ товаръ часто продаютъ прямо по квитанціямъ. На запросы о причинѣ переборовъ, отъ управленія дороги или совсѣмъ не получаютъ отвѣтовъ, или если и получаютъ то самые неудовлетворительные. Въ доказательство представлено отношеніе управляющаго Лозово-Севастопольскою дорогой отъ 22 марта сего года за № 467 на имя г. Баббока. Отношеніе это прилагается (по вход. жур. № 378). Съ г. Джигитта взяли лишнихъ 29 р. за провозъ стеариновыхъ свѣчей и только черезъ 6 мѣсяцевъ, вслѣдствіе его ходатайства, возвратили 24 руб. Если же не внесутъ насчитанныя за провозъ деньги, то принуждены платить за полежалое, такъ какъ товаръ безъ полной уплаты получить нельзя.

Одинъ изъ присутствующихъ торговцевъ представилъ двѣ накладныя Донецкой дороги за №№ 1593 и 1594, изъ которыхъ видно, что за провозъ каменнаго угля высчитано по накладнымъ 12 р. 44 к. и 12 р. 93 к., а взыскано съ него 38 р. 42 к. и 38 р. 35 к. Накладныя эти прилагаются (по входному журн. № 376 и 377).

Наложенные платежи задерживаютъ выдачей по 2 мѣсяца и болѣе. Толстяковъ отправилъ въ концѣ іюля мѣсяца въ Славгородъ товаръ съ наложеннымъ платежемъ, а деньги получилъ только въ сентябрѣ.

Тарифъ на шерсть слѣдовало-бы дополнить особой платой за перегонъ. Разница между перегономъ и грязной шерстью та, что они при одномъ объемѣ вѣсятъ перегонъ 7 пуд., а грязная шерсть 15—16 пуд.; мытая шерсть при томъ-же объемѣ вѣситъ 6 пуд. Вслѣдствіе высокаго тарифа, шерсти на Петропавловскую ярмарку идетъ много на лошадяхъ; многія экономіи совсѣмъ не возятъ на ярмарку шерсть, а привозятъ только образцы.

Чумаковъ много уничтожилось послѣ устройства желѣзной дороги. На шерсть, т. е. на 20—30 т. пуд., ихъ достать еще можно, но для перевозки хлѣба—невозможно.

Отъ неурядицъ и частыхъ недостачъ, товары на Харьковскую ярмарку и изъ Харькова въ Екатеринославъ возятъ часто

на лошадяхъ. Г. Джигитта получилъ съ Крещенской ярмарки до 2000 пуд. товара на лошадяхъ. Провозъ на лошадяхъ изъ Харькова въ Екатеринославъ обходится 20—25 коп. пудъ.

б) Къ запискѣ торговцевъ желѣзными товарами.

Тарифъ на желѣзо очень высокъ, что мѣшаетъ распространенію русскаго желѣза.

Въ Екатеринославѣ получается изъ Ростова до 100 т. пудовъ сортоваго Демидовскаго желѣза, которое стоитъ 2 р. 80 к. пудъ, а Бельгійское желѣзо стоитъ 2 р. пудъ; отъ этого русскаго желѣза потребляется только 50%, остальное-же бельгійское. На Нижегородской ярмаркѣ Демидовское желѣзо стоило въ этомъ году, высшіе сорта 2 р. 25 к , а низшіе сорта 1 р. 75 к.; но низшіе сорта этого желѣза лучше бельгійскаго. Въ Ростовѣ низшіе сорта желѣза стоятъ 2 р. 10 к., а высшіе 2 р. 50 к. Пастуховъ приготовляетъ сорта бельгійскаго желѣза и продаетъ его въ Ростовѣ 1 р. 80 к. и 1 р. 90 к. за пудъ.

Если-бы была дешевле перевозка, то русское желѣзо вытѣснило бы бельгійское. Желательно чтобы перевозка желѣза изъ Ростова въ Екатеринославъ обходилась не дороже 15—16 коп. за пудъ.

Желѣзо въ подѣлкахъ теперь получается изъ Москвы въ Екатеринославѣ черезъ Брянскъ. Изъ Вестъ-Егонска до Брянска его везутъ зимнимъ путемъ на лошадяхъ, а оттуда водою на баркахъ. Тарифъ на желѣзо въ подѣлкахъ на всѣхъ дорогахъ различный: такъ какъ на Московско-Курской оно стóитъ въ 3-мъ разрядѣ; на Азовской во 2-мъ и на Севастопольской во 2-мъ и въ 1-мъ разрядѣ. Если считать тару и ушивку, то перевозка пуда желѣза отъ Москвы въ Екатеринославъ обойдется по желѣзнымъ дорогамъ въ 80 коп.

Г. Поль. Производитъ графитъ и отправляетъ его въ Москву; перевозка ему обходится 60 к. съ пуда, а изъ ос—ва Цейлона графитъ привозится въ Петербургъ и перевозка обходится по 30 коп. съ пуда. Часто провозная плата совсѣмъ не соотвѣтствуетъ стоимости товара; такъ аспидъ въ дѣлѣ идетъ въ Петербургъ по 1 разряду, а не въ дѣлѣ по тарифу $^1/_{21}$ коп.

Вслѣдствіе высокаго тарифа ($2^1/_2$ коп. съ версты) скотъ не отправляется по желѣзнымъ дорогамъ, а его прямо гонятъ въ Москву.

Вслѣдствіе несоотвѣтствія тарифа желѣзныя дороги часто заставляютъ называть товаръ не настоящимъ его именемъ; напр., нить въ 1-мъ разрядѣ, а ушивка въ 3-мъ; канифоль, стоющая въ Одессѣ 1 р. 20 к. пудъ, въ 1 разрядѣ, а смола въ 3-мъ.

Отъ этого товары въ Екатеринославъ привозятся на лошадяхъ, съ Крещенской ярмарки приходитъ отъ 800 до 1000 подводъ; съ Успенской до 400 и съ Ильинской отъ 800 до 1000 подводъ.

Страховая премія на желѣзныхъ дорогахъ тоже высока—10 р. съ тысячи и обставлена всякаго рода формальностями; по этому товары часто отправляютъ черезъ конторы, которыя берутъ за страховку 2 р. съ тысячи; хотя отправка черезъ конторы обходится на 25—35 коп. дороже, независимо отъ страхованія.

в) Къ запискѣ помѣщика Курилина.

Товарный дворъ на Екатеринославской станціи слѣдуетъ вымостить.

Для перевозки лѣсныхъ матеріаловъ очень мало приспособленныхъ платформъ, если и перевозятъ теперь лѣсъ на неприспособленномъ подвижномъ составѣ, то потому только что приспособленнаго очень мало, причемъ деревянныя стойки и веревки часто пропадаютъ.

(Г. Предсѣдатель замѣтилъ, что деревянная стойка удобнѣе, такъ какъ ее всегда при поломкѣ можно замѣнить новой, а желѣзную стойку не всегда возможно сварить).

Ватеръ-клозеты изъ мужской и дамской комнатъ, на Екатеринославскомъ вокзалѣ, были вынесены только передъ проѣздомъ Барона Шернваля.

Желательно, чтобы срокъ полежалаго былъ увеличенъ а плата за него была уменьшена.

При отчужденіи земли для пристани, объ уступкѣ бечевника не было и рѣчи (г. Курилинъ былъ уполномоченнымъ со стороны крестьянъ села Каменки) и Оцѣночная Коммиссія не могла сдѣлать постановленія объ отчужденіи его, такъ какъ бечевникъ не составляетъ частной собственности. Въ данной, выданной Обществу Лозово-Севастопольской желѣзной дороги, объ уничтоженіи бечевника ничего не говорится. Между тѣмъ вся дамба пристани устроена на бечевникѣ. Г. Курилинъ просилъ управленіе Лозово-Севастопольской дороги выдать ему копію съ плана пристани, но ему не выдали этой копіи.

По закону, въ крутыхъ берегахъ бечевникъ идетъ до гребня и не можетъ быть занятъ разгрузкой, или вслѣдствіе разбитія судна, болѣе 14-ти дней, въ случаѣ-же по какой-либо причинѣ задержки болѣе 14-ти дней, мѣсто это должно быть очищено для другихъ промышленниковъ. Бичевникъ отъ Екатеринослава до Кременчуга никогда не служилъ для тяги, такъ какъ берега очень низки, а только для разгрузки судовъ; теперь-же бичевникъ захваченъ нѣсколькими лицами и поэтому остальные не могутъ съ пользой для себя заниматься лѣсной торговлей. Прежде пристань была въ самомъ городѣ Екатеринославѣ и берлины приставали прямо къ берегу, теперь-же берлины къ берегу подойдти не могутъ, потому-что онъ заваленъ лѣсомъ.

Изъ дѣла Оцѣночной Коммиссіи, производившей оцѣнку земли

отходящей подъ пристань сдѣлана выписка, которая присемъ прилагается.

г) Къ запискѣ генералъ-маіора Струкова:

Если ѣхать на Таганрогъ, то въ Лозовой нужно ждать поѣзда 10 часовъ, а пассажирскій поѣздъ на Харьковъ уходитъ изъ Лозовой за 10 или за 20 минутъ до прихода поѣзда изъ Севастополя.

До устройства желѣзной дороги разстояніе отъ Екатеринослава было 213 верстъ и проѣзжали его въ 20 часовъ, а теперь разстояніе увеличилось до 270 верстъ и его проѣзжаютъ 19 часовъ. На лошадяхъ ѣздили удобно въ своемъ экипажѣ, а теперь нужно сидѣть, безъ всякаго дѣла, въ душной комнатѣ нѣсколько часовъ, для того только чтобы дождаться поѣзда.

Одинъ изъ присутствующихъ заявилъ слѣдующій фактъ: недавно въ поѣздѣ Азовской дороги шли пустые вагоны г. Полякова, вслѣдствіе этого пассажирамъ не выдавали билеты и 70 человѣкъ должны были на Лозовой дожидаться слѣдующаго поѣзда. Еще-же нельзя было прицѣпить вагоновъ, такъ какъ поѣздъ и безъ того былъ тяжелъ.

Г. Предсѣдатель возбудилъ вопросъ объ устройствѣ желѣзной дороги на г. Екатеринославль, о которой ходатайствуютъ Екатеринославское земство и городское общество. И указалъ на то, что дорога эта сократитъ для каменнаго угля разстояніе до Екатеринослава на 38 или на 72 версты (что будетъ зависѣть отъ принятаго направленія), т. е. удешевитъ уголь на 1 коп. съ пуда. Для достиженія такого ничтожнаго удешевленія угля, не стоитъ строить новую дорогу, на которую государство должно затратить милліоны и которая врядъ ли будетъ окупаться, такъ какъ она не можетъ имѣть большаго количества другихъ грузовъ, кромѣ угля.

Г. Поль.—Дорога до Маріуполя для губ. Екатеринославской, Херсонской и вообще для юга Россіи не будетъ имѣть значенія до тѣхъ поръ пока въ Маріуполѣ не будетъ устроенъ портъ, что можно предвидѣть только въ далекомъ будущемъ; дорога эта будетъ только помогать Азовской дорогѣ въ перевозкѣ угля.

Нужно принять въ разсчетъ что земство ходатайствуетъ также и объ устройствѣ постояннаго моста черезъ Днѣпръ, который для города имѣетъ важное значеніе, потому что теперь перевозка угля обходится отъ станціи до города столько же, сколько и перевозка по желѣзнымъ дорогамъ.

Всѣ углепромышленники ходатайствуютъ о продолженіи Донецкой дороги до Днѣпра и извѣстный горный инженеръ Воронцовъ прямо указывалъ движеніе угля къ Днѣпру, по которому онъ пойдетъ отъ Александровска внизъ и отъ Екатеринослава

вверхъ. Донецкую дорогу Правительство начало строить не съ начала, а съ середины.

На 3-мъ съѣздѣ углепромышленники не высказывались о направленіи этой дороги на Александровскъ, а говорили только о необходимости устройства пристани въ Александровскѣ. Объ устройствѣ постояннаго моста черезъ Днѣпръ именно у Александровска, на съѣздѣ тоже не было рѣчи.

Лозово-Севастопольская дорога въ настоящее время не можетъ перевезти всего хлѣба, поэтому разсчитывать что она будетъ возить уголь невозможно.

Лозово-Севастопольская дорога не имѣетъ и не будетъ имѣть экономическаго значенія для юга Россіи, проэктируемая же земствомъ дорога имѣетъ для Екатеринославской губерніи огромное экономическое значеніе и приближаетъ ее къ естественному порту губерніи—къ Николаеву. Съ устройствомъ этой дороги связаны интересы $^1/_{10}$ части Россіи, дающей государству огромные доходы; важность дороги признана всѣми сословіями этой мѣстности, въ ней только они видятъ для себя якорь спасенія.

Кромѣ интересовъ каменнаго угля, въ запискахъ земства, городскаго общества и депутатовъ дворянства, указаны и другія соображенія, которыя имѣютъ для края большее значеніе; что же касается до каменнаго угля, то удешевленіе его на 1 копейку имѣетъ уже само по себѣ важное значеніе и кромѣ того перевозка его, обѣщанная Азовской и другими дорогами, ничѣмъ не гарантирована, тогда какъ спеціальная дорога будетъ стараться перевезти большее количество угля въ силу необходимости.

4-го декабря г. Предсѣдатель получилъ депешу подписанную г. Дювернуа, въ которой увѣдомляется, что купцу Зевину разрѣшено устройство амбара на Екатеринославской пристани только спеціально для склада соли.

6-го октября г. Предсѣдатель получилъ депешу отъ инспектора дороги Климчицкаго, въ которой онъ увѣдомляетъ, что Управляющимъ дорогой сдѣлано распоряженіе объ устройствѣ склада для хлѣба, на Екатеринославской станціи, съ правой стороны путей.

Телеграммы эти прилагаются (по вход. жур. № 371 и 382).

Ивановка (5-го октября).

Пассажирское зданіе, въ дамской комнатѣ не устроено ни судна, ни ватеръ-клозета.

Жилой домъ, половина его занята квар. начальн. станціи, а другая половина остальными служащими, изъ которыхъ нѣкоторые помѣщены довольно тѣсно.

Водоемное зданіе, въ немъ живутъ: семейные смазчикъ и резервуарщикъ, помѣщеніе очень тѣсное; лѣтомъ они переходятъ въ мазанку, въ которой зимой жить нельзя.

Постовая будка стрѣлочника безъ фундамента, стѣны изъ двойныхъ досокъ.

Товарная платформа на половину крытая; на ней сложенъ хлѣбъ ничѣмъ не покрытый; на подстилахъ также сложенъ хлѣбъ, закрытый брезентами и рогожами. Рядомъ съ платформой склады лѣса.

Подъѣздъ къ платформѣ не мощенный и грязный.

На станціи сложено всего хлѣба на 21 вагонъ и лежитъ онъ съ 6-го сентября.

Сторожевая будка на 22-й верстѣ Екатеринославской вѣтви, внутри довольно чистая, но изъ стѣнъ и оконъ дуетъ. Не ремонтирована съ открытія дороги.

Казарма на 10-й верстѣ Екатеринославской вѣтви, половину занимаетъ дорожный мастеръ, а другую половину ремонтные рабочіе; конапатка плохая, въ стѣны пробиваетъ дождь.

Дворъ казармы мощенный.

На желѣзной крышѣ сарая насыпана земля, такъ какъ крыша протекаетъ.

Поверстный сторожъ построилъ себѣ около переѣзда мазанку.

Синельниково (5 октября).

Жилой домъ, на верху квартира начальника станціи, 2-хъ помощниковъ и конторщика, а внизу помѣщаются жандармы и фельдшеръ.

Жилой домъ, занятый также служащими, которые помѣщены довольно удовлетворительно.

Отдѣльный домъ для бани, въ которомъ живутъ также слесарь и столяръ, оба семейные.

Паровозное зданіе на 4 паровоза, въ каменной къ нему пристройкѣ служащіе тракціи размѣщены довольно просторно.

Казарма, одна половина занята дорожнымъ мастеромъ, а другая двумя старшими рабочими, довольно чисто и просторно.

Постовая будка для стрѣлочника, стѣны въ 2 доски; печи въ ней нѣтъ.

Водоемное зданіе, въ которомъ живутъ семейный резервуарщикъ и слесарь.

Баракъ—землянка, въ которомъ помѣщаются 25 ремонтныхъ плотниковъ, 2 бабы и 4 дѣтей, всего 40 человѣкъ, помѣщеніе очень тѣсное.

Баракъ, для стрѣлочниковъ и сторожей, въ которомъ живутъ 17 мущинъ, 6 женщинъ и 4 дѣтей; размѣры его: 4 саж. шир. 3 саж. длины и выс. 0,70 до 1,80 саж. Крыша въ одну доску. Въ баракѣ холодно, сыро и крыша протекаетъ.

Товарная платформа на половину крытая, на крытой части сложенъ хлѣбъ безъ всякой покрышки, а на открытой хлѣбъ покрытъ рогожами.

Открытая платформа, также вся заваленная хлѣбомъ.

Всего хлѣба на станціи на 105 вагоновъ и лежитъ онъ съ 9 сентября.

Подъѣздъ къ платформѣ не мощенный и грязный.

На вопросы, предложенные г. Предсѣдателемъ, фельдшеръ объяснилъ:

Въ Павлоградѣ есть больница на 12 кроватей; на станціи особаго пріемнаго покоя нѣтъ, а больныхъ онъ кладетъ на свою кровать и отправляетъ ихъ съ первымъ отходящимъ поѣздомъ. Докторъ пріѣзжаетъ по требованію. Фельдшерскій наборъ полагается, но ему онъ не присланъ. Насилки держатся у начальника станціи.

Докторскій участокъ простирается отъ Лозовой до Александровска, а фельдшерскій отъ Екатеринослава до Александровска.

Славгородъ (5-го октября).

Жилой домъ, общаго типа.

Водоемное зданіе, живетъ резервуарщикъ, жалуется на холодъ.

Казарма, въ одной половинѣ живетъ дорожный мастеръ, а въ другой два старшихъ рабочихъ и сторожъ, довольно удовлетельно.

Баракъ изъ старыхъ шпалъ, въ которыхъ живутъ 20 ремонтныхъ рабочихъ, размѣры его длин. 4 саж. и шир. 2,5 саж.

Товарная платформа на половину крытая; на платформѣ и подстилахъ сложенъ хлѣбъ большею частію ничѣмъ не покрытый.

Хлѣба на станціи всего на 110 вагановъ и лежитъ онъ съ 7 сентября.

Подъѣздъ къ платформѣ не мощенный.

Находящіеся на платформѣ товароотправители заявили, что вслѣдствіе задержекъ на желѣзной дорогѣ они отправляютъ хлѣбъ на фурахъ до Александровска и оттуда водой. За перевозку на разстояніе 40 верстъ до Александровска, платятъ по 1 рублю съ четверти.

Пшеница отъ дождей портится больше льна, на которомъ образуется отъ сырости кора, не пропускающая уже воду.

Александровскъ (6 октября).

Главныя мастерскія.

5 жилыхъ домовъ одного типа, построенные 3 года тому назадъ. Служащіе расположены довольно удовлетворительно. Канопатка не хороша и рамы плохія. Каждый домъ обошелся въ 11,000 руб., что для такой постройки не дорого.

При всѣхъ этихъ домахъ нѣтъ ни одного ретираднаго мѣста, а есть только маленькія землянки, построенныя на свой счетъ живущими въ домахъ служащими.

Въ одномъ изъ домовъ помѣщается квартира фельдшера и при ней пріемный покой, съ одной койкой, и аптека.

Казарма, одна половина занята дорожнымъ мастеромъ, а другая ремонтными рабочими, которыхъ бываетъ отъ 15 до 25 человѣкъ.

Домъ для начальника дистанціи, въ которомъ помѣщается его канцелярія и письмоводитель.

Отдѣльная оранжерея, въ которую ставятся растенія изъ цвѣтника начальника дистанціи.

Домъ принадлежавшій частному лицу, который приспособляется для стрѣлочниковъ.

Домъ для служащихъ по движенію.

Водоемное зданіе, въ которомъ живутъ трое холостыхъ.

Баракъ, въ которомъ живутъ 18 человѣкъ стрѣлочниковъ; жалуются на то, что въ постовыхъ будкахъ отъ холода невозможно стоять; дежурятъ по 8 часовъ.

Два товарныхъ вагона, въ которыхъ живутъ по 8 человѣкъ угольщиковъ; жалуются на холодъ и сырость. Вагоны эти стоятъ 5 лѣтъ.

Баня, очень не хороша, назначена къ ремонту.

Будка переѣзднаго сторожа, фундаментъ очень плохъ.

Товарная платформа частію каменная а частію деревянная; на деревянной части досчатый полъ очень старый. Часть платформы открытая. На платформѣ небольшой пакгаузъ.

Служащій — Егоръ Минаевъ—заявилъ, что онъ 4 года тому назадъ потерялъ руку на службѣ Общества, просилъ о пособіи, но ему въ этомъ отказали. На службѣ теперь состоитъ на старомъ жалованьи.

На вопросы г. Предсѣдателя, станціонный фельдшеръ объяснилъ:

Его участокъ имѣетъ длины 41 версту; приходящихъ больныхъ до 1-го октября этого года было 1573 человѣка, большею частію больныхъ лихорадкою.

Назначенныхъ часовъ для пріема больныхъ нѣтъ, но обязанъ принимать во всякое время дня.

На линію къ больнымъ отправляется по требованію. Врачъ пріѣзжаетъ 2 и 3 раза въ мѣсяцъ, назначенныхъ для этого дней нѣтъ, а пріѣзжаетъ когда его вытребуютъ. Лѣкарства служащимъ и ихъ семействамъ отпускаются отъ Общества дороги, по билютенямъ начальниковъ отдѣльныхъ службъ. Хининъ отпускается въ изобиліи. Носилки держатся на станціи, въ багажной

Прежде была больница въ Александровскѣ, но вслѣдствіе лихорадокъ переведена въ Мелитополь.

Въ тотъ-же день Подкоммиссія осматривала пристань на берегу рѣки Днѣпра.

Къ пристани ведетъ рельсовый путь. На самой пристани крытая платформа и рядомъ съ ней выстроенъ домъ для сторожа, который предположено обратить въ товарную контору. Теперь-же всѣ разсчеты за провозъ грузовъ производятся на станціи, и только послѣ разсчета вагоны подаются на пристань.

Рядомъ съ платформой пристань Русскаго Общества Пароходства и Торговли, у котораго есть тутъ же постоянный складъ англійскаго каменнаго угля.

Тутъ-же складъ угля принадлежащаго г. Молчановскому.

Оба эти склада находятся на бичевникѣ и затрудняютъ нагрузку и выгрузку съ берлинъ стоящихъ въ этомъ мѣстѣ у берега.

При самомъ почти впаденіи рѣки Кривой въ Днѣпрѣ устроенъ наплавной мостъ г. Анатрой и Русскимъ Обществомъ Пароходства, которые не позволяютъ перевозить черезъ него чужіе грузы. Выше по рѣкѣ Кривой устроенъ мостъ Обществомъ желѣзной дороги, черезъ который ѣзда для всѣхъ безпрепятственная, но возчики, чтобы попасть къ берегу Днѣпра, должны дѣлать большой объѣздъ. Прежде грузы черезъ этотъ мостъ возились рѣдко, такъ какъ до устройства моста г. Анатрой берлины входили въ р. Кривую (куда даже проведенъ временный путь желѣзной дороги), теперь же они въ Кривую входить не могутъ, а останавливаются на берегу р. Днѣпра, почему возчики и принуждены дѣлать большой объѣздъ, чтобы подвести къ берлинамъ хлѣбъ.

На пристани Рускаго Общества Пароходства и Торговли завѣдующій пристанью, на предложенные ему вопросы, объяснилъ:

На пароходахъ Общества употребляется только англійскій уголь, который гораздо лучше Донецкаго и даетъ меньше копоти. Донецкій уголь употреблялся только во время послѣдней войны.

На грузовые пароходы тарифъ установленъ только у Рус-

скаго Общества Пароходства, а у остальныхъ совсѣмъ нѣтъ тарифа.

Для баржъ же ни у кого нѣтъ опредѣленнаго тарифа, а все зависитъ отъ соглашенія. У Русскаго Общества Пароходства есть свои собственныя баржи и другихъ баржъ, кромѣ своихъ, оно на причалъ не беретъ.

Пассажирскихъ пароходовъ у Анатры нѣтъ, а есть только буксирные и возятъ они исключительно одинъ хлѣбъ.

Кромѣ того у Анатры есть 29 берлинъ и 32 баржи и строятъ еще 8 или 9 берлинъ.

Берлина поднимаетъ отъ 900 до 1800 четв. хлѣба и ходитъ только до Херсона, въ море-же ходить не можетъ; баржи поднимаютъ отъ 22 до 25000 четв. хлѣба и могутъ ходить въ море.

За провозъ до Одессы берутъ 1 р. 10 и 1 р. 20 коп. съ четверти а въ августѣ 60 и 70 коп.

За провозъ до Херсона въ тихое время берутъ 3 коп. съ пуда, но среднюю цѣну нужно считать 5—7 коп. съ пуда.

Подкоммиссія осматривала находящійся на берегу р. Днѣпра лѣсной складъ. Завѣдующій складомъ, на предложенные ему вопросы, объяснилъ:

Лѣсной складъ принадлежитъ г. Молчановскому и находится на городской землѣ арендуемой у города, съ платой за 1000 кв. саж. 500 руб.

Мѣсто это весной обыкновенно заливаетъ, но въ прошломъ году его не заливало. Если застанетъ весенняя вода, то изъ крупнаго лѣса составляютъ плоты на которые грузятъ мелочь и ставятъ ихъ на якоря; такіе плоты рѣдко сносятся.

Черезъ пороги лѣсъ идетъ большею частію весной, но въ этомъ году шелъ все время. Сплавъ начинается съ половины апрѣля и продолжается до августа. Суда порогами проходятъ только въ полую воду, до мая мѣсяца, а плоты идутъ все лѣто и рѣдко разбиваются въ порогахъ. Разница только та, что весной плоты проходятъ растояніе между порогами, т. е. отъ Екатеринослава до Кичкаса, въ одинъ день а теперь идутъ 2 и 3 недѣли. Всѣхъ Днѣпровскихъ пороговъ 7 или 8.

Лѣсъ покупаютъ въ Кичкасѣ, куда онъ пригоняется изъ Минской и Могилевской губерній.

Съ прошлаго года цѣны на лѣсъ поднялись на 40%, что объясняется недостаткомъ рабочихъ рукъ въ верховьяхъ Днѣпра и растояніемъ подвозки къ берегамъ рѣкъ.

Плоты съ лѣсомъ пристаютъ противъ пристани къ самому берегу, что въ этомъ году нѣсколько затруднительно вслѣдствіе песчаныхъ заносовъ.

Выгрузка лѣса на берегъ не задруднительна.

Лѣсъ раздѣлывается тутъ-же на самомъ складѣ.

Пильщики изъ Курской губерніи; приходитъ ихъ на лѣто человѣкъ сто и нанимаются они артелями. За распилку 9 арш. и 6 верш. доски платятъ съ прохода по 6 коп., а за брусья по 22 коп. съ прохода. Зарабатываютъ пильщики по 35 и 40 руб. на человѣка въ мѣсяцъ.

Лѣсное дѣло въ Александровскѣ существуетъ давно. Идетъ лѣсъ больше въ Таврическую губернію, гдѣ и встрѣчается въ однихъ мѣстахъ съ Екатеринославскимъ лѣсомъ; къ югу спускается до Севастополя. Вверхъ отъ Александровска лѣсъ не поднимается. Лѣсъ идетъ также на фурахъ и по желѣзной дорогѣ. Въ Мелитополь отправляютъ по желѣзной дорогѣ. На желѣзную дорогу лѣсу берутъ мало и то только для мелкаго ремонта.

Изъ Херсона лѣсъ идетъ черезъ Севастополь до Симферополя но выше не поднимается; больше же лѣсъ идетъ въ Одессу и въ Азовское море, огибая Крымъ.

Цѣны на лѣсъ въ Александровскѣ стоятъ одинаковыя съ Екатеринославомъ, но крупный лѣсъ въ Екатеринославѣ дешевле.

Вагоновъ даютъ достаточно, требуется въ день отъ 4 до 8 вагоновъ.

Въ Александровскѣ есть еще два лѣсные склада Гаврилова и Пчелкина.

Въ тотъ-же день въ засѣданіе Подкоммиссіи былъ приглашенъ управляющій Лозово - Севастопольской желѣзной дорогой, который объяснилъ слѣдующее:

Перевозка грузовъ отъ Лозовой до Синельникова, кромѣ тѣхъ которые передаются съ Азовской дороги, весьма незначительна; на станціяхъ товары лежатъ съ 5-го сентября. Екатеринославская вѣтвь тоже почти совсѣмъ не получаетъ вагоновъ, кромѣ тѣхъ которые нужны для перевозки шпалъ принадлежащихъ самой дорогѣ.

Для Лозово-Севастопольской дороги нужно въ годъ 300 тыс. шпалъ, на поставку которыхъ заключенъ контрактъ, по которому 150 т. должны быть были поставлены къ 1-му января текущаго года, а остальныя 150 т. въ теченіи іюня, іюля и августа, по равной части. Вслѣдствіи запозданія пригонки лѣса въ Екатеринославъ, подрядчикъ началъ поставлять шпалы только съ іюля мѣсяца, такъ что поставка ихъ опоздала на цѣлый мѣсяцъ. Не развозить шпалъ теперь нельзя, такъ какъ онѣ до зимы должны быть уложены, иначе къ веснѣ дорога останется безъ шпалъ. Неустойки, за исполненіе въ срокъ, въ контрактѣ нѣтъ никакой. На будущее время, для того чтобы перевозка шпалъ и хлѣба не встрѣчались между собою, на поставку шпалъ

будетъ заключенъ такой контрактъ, по которому всѣ нужныя для дороги 300 т. шпалъ будутъ поставлены къ маю мѣсяцу и лѣтомъ развезены по станціямъ, такъ что осенней перевозки шпалъ совсѣмъ не будетъ. Цѣна шпалы безъ перевозки 65 коп.

Съ Лозовой теперь идетъ уголь какъ общественный такъ и частный. Теперь на Лозовой нѣтъ мѣста для склада угля, такъ что его необходимо вывозить оттуда; въ Самойловкѣ тоже нѣтъ мѣста, тамъ сложено такъ много угля что онъ даже начиналъ горѣть. Чтобы на будущее время перевозка угля не встрѣчалась съ хлѣбомъ, на Лозовой устроивается новый путь и увеличивается складъ для угля; путь этотъ будетъ готовъ дней черезъ 7 или 10. Тогда для хлѣба освободится вагоновъ 10, не болѣе.

Азовская дорога передаетъ 40 вагоновъ въ день, премущественно съ хлѣбомъ который идетъ со станцій между Бѣлгородомъ и Славянскомъ. Обмѣнъ можно уменьшить до 30 вагоновъ, но больше уменьшить невозможно, такъ какъ эта послѣдняя цифра обусловлена конвенціей. Сегодня-же дастъ знать Азовской дорогѣ что обмѣнъ съ 9 октября уменьшается до 30 вагоновъ. Такимъ образомъ для частныхъ грузовъ будетъ еще 10 вагоновъ.

На Лозово-Севастопольской дорогѣ вагоновъ больше чѣмъ ихъ можно отправить; по этому отправителямъ предоставляется грузить хлѣбъ въ вагоны, которые и предвигаютъ по мѣрѣ возможности: съ такими отправителями заключено частное соглашеніе о томъ что они не будутъ требовать за просрочку въ доставкѣ груза. Всѣхъ здоровыхъ вагоновъ на дорогѣ около 1,400, изъ нихъ 978 крытыхъ.

Тарифъ на перевозку хлѣба не былъ повышенъ весной съ $^1/_{50}$, потому что въ то время была надежда найдти во всякое время нужные 26 паровозовъ и такимъ образомъ увеличить число товарныхъ поѣздовъ до 6; а затѣмъ должны были подойдти и свои паровозы.

Теперь на дорогѣ есть 38 здоровыхъ паровозовъ, прибыли 4 новыхъ, къ 15 октября ожидаютъ еще 9 новыхъ паровозовъ и 20 даетъ Донецкая дорога.

Лозово-Севастопольская дорога заказала 33 новыхъ паровоза на Коломенскомъ заводѣ, въ кредитъ съ разсрочкою платежа, о чемъ извѣстно Министерству Путей Сообщенія. Паровозы должны быть поставлены въ теченіи 79 года; весной получено 10 паровозовъ, въ сентябрѣ 4 и къ 10 октября еще 6, такъ что останется поставить только 13 паровозовъ. По условію за паровозы могутъ платить по 40 руб. въ день или по 10 руб. съ оси, какъ-бы за наемъ; но сумма эта засчитывается въ уп-

лату; такъ что черезъ $2^1/_2$ года паровозы будутъ совершенно оплочены.

Теперь мастерскія могутъ выпускать изъ ремонта не болѣе 6 паровозовъ въ мѣсяцъ, что недостаточно для потребностей дороги; поэтому они и просятъ о томъ чтобы мастерскія были увеличены.

Когда прибудутъ Донецкіе паровозы, то можно будетъ пускать 6 товарныхъ поѣздовъ въ день, но больше, по техническимъ условіямъ, пропускать нельзя; между нѣкоторыми станціями у нихъ разстояніе доходитъ до 24—25 верстъ, поэтому имѣется въ виду устройство полу-станцій. Въ полномъ графикѣ всего 2 пассаж., 1 товаро-пассажир. и 6 товарныхъ поѣздовъ. Въ настоящее-же время ходятъ только 2 пассажирскихъ и 3 товарныхъ поѣзда.

Съ отъѣздомъ Императорской Фамиліи изъ Ливадіи пассажирское движеніе уменьшается, поэтому на дорогѣ съ 1-го декабря по 1-е апрѣля обыкновенно пускается только 1 пассажирскій поѣздъ. Можетъ быть тогда можно будетъ пустить еще одинъ товарный поѣздъ отъ Мелитополя до Севастополя, но заранѣе ничего сказать нельзя, такъ какъ все зависитъ отъ залежей. Увеличить въ поѣздахъ число вагоновъ болѣе 25 нельзя, по техническимъ условіямъ. Между Лозовой и Симферополемъ 6-ти колесные паровозы могутъ вести 25 а 8-ми колесные 30 вагоновъ.

Отправлять хлѣбъ на открытыхъ платформахъ не покрытымъ брезентами нельзя по министерскому циркуляру, но когда объ этомъ будетъ въ управленіи получена просьба отъ отправителей, то отправлять хлѣбъ будутъ и на открытыхъ платформахъ.

Съ требованіемъ на вагоны подъ лѣсъ г. Паскинъ желаетъ устроить такъ, чтобы отправитель заявившій требованіе вносилъ по 3 рубля за каждый вагонъ. Онъ согласенъ попробовать систему распредѣленія вагоновъ черезъ выборныхъ.

Въ происходившемъ въ тотъ же день засѣданіи Подкоммиссіи присутствовали городской голова, предсѣдатель земской управы и агентъ Россійскаго Общества Пароходства и Торговли, которые на предложенные вопросы объяснили слѣдующее:

Городской голова. Мостъ на рѣкѣ Кривой устроенъ Русскимъ Обществомъ Пароходства только въ этомъ году, устройство его обусловлено обмеленіемъ рѣки Днѣпра и сдѣланъ онъ для того чтобы дать возможность приставать баржамъ къ берегамъ Днѣпра, ниже впаденія въ него рѣки Кривой. Мостъ этотъ дозволено устроить городской управой съ тѣмъ, чтобы онъ предоставленъ былъ для общественнаго пользованія, безъ всякой за это платы. Но, по его мнѣнію, городъ можетъ предоставить ча-

стному лицу право устроить мостъ для его исключительнаго пользованія.

Агентъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли. Мостъ по соглашенію долженъ былъ быть устроенъ Русскимъ Обществомъ Пароходства, г. Анатрой и г. Щигровичемъ на ихъ общія средства, но послѣ постройки моста г. Щигровичъ отказался внести слѣдуемую съ него часть, поэтому его грузы и не пропускаютъ теперь черезъ этотъ мостъ, что видѣла сегодня Подкоммиссія. Въ рѣкѣ Кривой суда грузятся только весной, а осенью устье очень мелѣетъ такъ что груженные берлины пройдти не могутъ. Въ Кривой устанавливается до 40 берлинъ, но онѣ не грузятся тамъ, такъ какъ устье занесено уже 5 лѣтъ. Мостъ устроенъ наплавной и засорить Кривую еще больше не можетъ, а черезъ 3 недѣли онъ будетъ совсѣмъ снятъ. Теперь въ Кривой стоятъ 6 пустыхъ берлинъ, такъ какъ для нихъ мѣста на берегу Днѣпра нѣтъ и онѣ ожидаютъ своей очереди.

Городской голова. Городская управа ходатайствовала въ Министерствѣ Путей Сообщенія о томъ, чтобы въ Кривой была устроена пристань и еще въ 1874 году Техническій Комитетъ отвѣчалъ что имъ поручено инспектору Лозово-Севастопольской дороги представить проэктъ о разсчисткѣ рѣки Кривой, но до сихъ поръ ничего еще не сдѣлано. Городъ желаетъ чтобы устье рѣки Кривой было разсчищено и въ ней была бы устроена пристань, а также чтобы тамъ были устроены разъѣздные пути и товарная контора. На свой счетъ городъ не можетъ этого сдѣлать, такъ какъ у него очень мало средствъ (доходу около 30,000 р. и столько же расходу) и нѣтъ еще ни училища, ни прогимназіи.

Г. Паскинъ. На устройство пристани средства еще не ассигнованы, но Министерство поручило сдѣлать изысканія и составить проэктъ. Изысканія уже сдѣланы, но проэктъ еще не составленъ и когда будетъ составленъ опредѣлить нельзя.

Городской голова. Относительно направленія Донецкой дороги городъ просилъ Министра о томъ, что если дорога будетъ проведена не прямо на Александровскъ, то чтобы по крайней мѣрѣ къ нему была сдѣлана спеціальная вѣтвь.

Въ треугольникѣ образуемомъ р. Кривой и Днѣпромъ предполагается устроить мѣсто для склада угля.

О распредѣленіи бичевника между угольными и хлѣбными торговцами городъ войдетъ въ соглашеніе съ управленіемъ водяной комуникаціей.

Городская управа доставитъ въ Подкоммиссію свои соображенія о продолженіи Донецкой дороги на Александровскъ или же объ устройствѣ вѣтви.

Агентъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли. Теперь

провозъ Донецкаго угля изъ Васильевки въ Александровскъ обходится 13—14 коп. за пудъ, а англійскій уголь стоитъ 22—23 к. пудъ. Русское Общество Пароходства топитъ свои пароходы англійскимъ углемъ, потому что закупка его въ большомъ количествѣ совершенно обезпечена и, кромѣ того, топка на пароходахъ приспособлена для антрацита и для кардифа. Въ Одессѣ англійскій уголь стоитъ около 16 коп. и доставка его въ Александровскъ около 5 коп. Англійскій уголь везутъ какъ баластъ и нагружаютъ его на пароходъ до 20 тыс. пудовъ; въ Англіи уголь стоитъ 3½ и 4 коп. пудъ, а провозъ его ни во что не считается, такъ какъ на судно все равно нужно взять баластъ, выгрузка котораго обойдется 500—600 руб.

Донецкій уголь, въ большинствѣ, лучше англійскаго, такъ что его употребляютъ паровыя мельницы и заводы, но онъ хуже англійскаго въ томъ отношеніи, что требуетъ больше работы во время топки. Если бы было обезпечено правильное его полученіе, то котлы на пароходахъ можно бы было для него легко приспособить. Теперь отъ затрудненій въ доставкѣ и потерь въ пути Донецкій уголь въ Александровскѣ нужно считать, вмѣстѣ съ перевозкой въ городъ, въ 21 коп. пудъ; и при этомъ срочное полученіе его совсѣмъ не обезпечено. Кромѣ того на Лозовой уголь часто перемѣшиваютъ и вмѣсто одного сорта получается совсѣмъ другой.

При устройствѣ правильнаго каботажа уголь до Николаева можно возить за 4 коп. пудъ, а до Одессы за 4½ коп.; но и тогда въ Одессѣ съ выгрузкой онъ будетъ стоить не меньше 18 коп. пудъ.

При большемъ сбытѣ уголь, на самыхъ мѣстахъ добыванія его, значительно долженъ понизиться въ цѣнѣ.

Теперь уголь идетъ внизъ по Днѣпровскимъ пристанямъ; фрахтъ до Николаева и Одессы стоитъ уже 3 года, 6 коп. съ пуда; но до Николаева можно брать и по 4 коп.

Дрова сосновыя стоятъ въ Александровскѣ 28 руб. куб. саж., а въ Екатеринославѣ — 30 р. Дрова получаются изъ негоднаго для подѣлки лѣса, а спеціальныхъ лѣсныхъ складовъ нѣтъ.

Лѣсная торговля въ Александровскѣ очень упала и теперь цѣны на лѣсъ поднялись оттого, что много лѣсниковъ обанкротилось и осталось ихъ мало, поэтому они могутъ держать какія имъ угодно цѣны. Кредитъ уничтожился и вся продажа идетъ на наличныя деньги. На верховьяхъ Днѣпра главные лѣсопромышленники Лури, Зусманъ и друг.—все евреи; русскія фирмы всѣ погибли. Весной этого года плоты опоздали приходомъ дней на 20.

Перевозка хлѣба до Одессы стоитъ 12 коп., а прежде стоила 5 коп.; въ прошломъ же году цѣна доходила до 18 коп. Коле-

баніе цѣнъ зависитъ отъ запроса на суда и отъ цѣны хлѣба въ Одессѣ; въ этомъ году четверть пшеницы въ Александровскѣ стоитъ 14 руб. 25 коп., а въ Одессѣ 17 руб., поэтому его стараются поскорѣе сплавить, не обращая вниманія на фрахтъ.

Высокій фрахтъ зависитъ оттого, что не устроено правильное судоходство. Теперь судно, въ 1½ тыс. четв., нагружается 15 дней, потому что подвозъ хлѣба сильно задерживается, 3 дня въ пути до Одессы и 2 дня на выгрузку, такъ что иногда судно дѣлаетъ только одинъ оборотъ въ мѣсяцъ. При устройствѣ правильнаго кабатажа, берлина въ 1½ тыс. четв. должна грузиться не болѣе 2-хъ дней, въ пути до Одессы 3 дня и 2 дня на выгрузку. Теперь же судно въ Одессѣ держатъ 2 и 3 недѣли, для того чтобы хлѣбъ грузить прямо на суда а не вести его въ городъ и не складывать въ амбары.

При правильномъ каботажѣ судно изъ Александровска до Херсони можетъ сдѣлать 3 рейса въ мѣсяцъ, а такъ какъ навигація открывается въ половинѣ марта и закрывается въ половинѣ ноября, то судно въ лѣто можетъ сдѣлать 24 оборота.

При правильномъ каботажѣ фрахтъ до Одессы, въ самое горячее время, стоилъ-бы не болѣе 6 коп.

До Херсони, на Днѣпрѣ есть 7 перекатовъ, но въ этомъ году вода на нихъ стоитъ 5 ф., если-же вода сбываетъ тогда на суда грузятъ меньше.

У Русскаго Общества Пароходства есть 32 берлины и 42 баржи, которыя всѣ могутъ ходить въ среднюю воду.

У Анатры есть также 30 берлинъ и до 30 баржъ.

Рѣчное судно сидитъ въ водѣ 5 ф., а морское 9—12 футъ и отличается кромѣ того посадкой. Если берлина сидитъ въ водѣ 4 фута, то считается что это уже глубоко.

Когда баржи могутъ ходить до Николаева, то до Херсони все-таки отправляютъ грузы на берлинахъ.

Г. Грековъ заявилъ Подкоммиссіи слѣдующее:

Онъ ведетъ торговлю спиртомъ, и съ него какъ Азовская, такъ и Лозово-Севастопольская дороги берутъ подписки обезпеченія, и, кромѣ того, не позволяютъ отправлять съ грузомъ своего человѣка, который-бы наблюдалъ за нимъ въ пути и могъ принять всѣ мѣры для его безопасности. Бывшій управляющій Севастопольской дорогой, г. Прохоровъ, дозволилъ ему отправлять съ грузомъ своего человѣка, но не нашелъ возможнымъ допустить эту мѣру какъ общую для всѣхъ. Кромѣ того сопровождающему грузъ человѣку не позволяютъ на Лозовой присутствовать при перегрузкахъ, объясняя что все будетъ сдѣлано хорошо, на самомъ-же дѣлѣ допускаютъ всякаго рода безпорядки. Въ Управленіе дороги на это не жаловался но просилъ началь-

ника станціи, который отказалъ ему въ этой просьбѣ. По мнѣнію г. Грекова слѣдуетъ всѣмъ дозволить отправлять съ такимъ грузомъ, какъ спиртъ, особаго провожатаго, который могъ-бы присутствовать и при перегрузкахъ.

Г. Паскинъ объяснилъ, что къ нему многія лица обращались съ просьбой дозволить ихъ служащимъ присутствовать при перегрузкахъ на Лозовой, онъ разрѣшилъ это, но Азовская дорога отказываетъ на томъ основаніи, что по контракту ея съ артелью, на платформы во время выгрузки и нагрузки не допускаются постороннія лица.

Краснокутовка (7-го октября).

Жилой домъ обыкновеннаго типа, въ которомъ служащіе размѣщены довольно просторно.

Товарной платформы на станціи нѣтъ.

Васильевка (7-го октября).

Жилой домъ въ два этажа; верхъ занятъ начальникомъ станціи и фельдшеромъ, а въ низу живутъ остальные служащіе; помѣщенія просторныя.

Постовая стрѣлочная будка, безъ печи.

Казарма, одна половина занята дорожнымъ мастеромъ и старшимъ рабочимъ, а другая ремонтными рабочими, которыхъ 13 человѣкъ, и сторожемъ съ женой. Въ казармѣ довольно просторно и чисто.

Товарная платформа на половину крытая; на крытой части хлѣбъ сложенъ до верху и ни чѣмъ не закрытъ, а на открытой части и на подстилахъ около платформы хлѣбъ закрытъ рогожами.

На станціи хлѣба на 41 вагонъ.

Подкоммиссія встрѣтила товарный поѣздъ съ угольными вагонами Донецкой дороги нагруженными солью, которой въ вагонъ вошло 600 пудовъ. Начальникъ движенія заявилъ, что въ эти вагоны хлѣба входитъ 600 пудовъ, но нагрузка его неудобна.

Станціонный фельдшеръ на предложенные ему г. Предсѣдателемъ вопросы объяснилъ:

Больныхъ до 7 октября было 502 человѣка и больше лихорадкой. Всѣхъ служащихъ на его участкѣ 70 челов., а лѣтомъ съ ремонтными рабочими бываетъ до 300 челов. Къ больнымъ на линію ѣздитъ по требованію. При осмотрѣ фельдшерскій наборъ оказался очень маленькимъ; гигроскопической ваты и корпіи совсѣмъ не оказалось.

Михайловка (7-го октября).

Жилой домъ обыкновеннаго типа; служащіе помѣщены довольно удовлетворительно.

Баракъ выстроенный 3 года тому назадъ, въ которомъ живутъ 9 стрѣлочниковъ, изъ нихъ одинъ семейный, въ баракѣ тепло и сухо; стойки и стропилы сгнили.

Въ водоемномъ зданіи живутъ два смазчика и кочегаръ, жалуются на холодъ зимой и на то, что у нихъ нѣтъ, ни плиты, ни печи, такъ что готовить кушанье негдѣ.

Товарная платформа на половину крытая; на крытой части, хлѣбъ ни чѣмъ не закрытъ, а на открытой и на подстилахъ, около платформы, закрытъ рогожами и брезентами.

На станціи имѣется 5 брезентовъ.

На платформѣ устроенъ небольшой пакгаузъ.

Подъѣздъ къ платформѣ не мощенный и довольно грязный.

Всего хлѣба на станціи на 23 вагона.

Подкоммиссія встрѣтила товарный поѣздъ, въ которомъ везутъ общественный кирпичъ и 4 вагона съ углемъ, назначеннымъ для частныхъ лицъ.

Федоровка (7-го октября).

Въ пассажирскомъ зданіи живутъ два сторожа и 4 стрѣлочника, помѣщены очень тѣсно.

Жилой домъ обыкновеннаго типа.

Въ водоемномъ зданіи живетъ одинъ сторожъ.

Машинистъ заявилъ жалобу на то, что у него не бываетъ свободнаго времени болѣе 2-хъ часовъ, такъ какъ самый большой промежутокъ между поѣздами 2 часа, а онъ одинъ исполняетъ всѣ обязанности, такъ какъ при немъ только одинъ сторожъ.

Товарная платформа на половину крытая, на ней сложенъ хлѣбъ ни чѣмъ не закрытый; рядомъ съ-платформой сложенъ на подстилахъ хлѣбъ закрытый рогожами.

Всего хлѣба на станціи на 28 вагоновъ.

Мелитополь (8-го октября).

Въ засѣданіи Подкоммиссіи присутствовалъ Мелитопольскій городской голова, который представилъ отношеніе, отъ 7 октября, за № 40, при семъ прилагаемое (по вход. жур. № 383).

Къ отношенію этому онъ добавилъ:

Въ 1874 году состоялось Высочайшее повелѣніе, по которому Лозово-Севастопольская желѣзная дорога обязана была провести шоссе отъ станціи до города Мелитополя, по этому Управленіе желѣзной дороги, построило шоссе, но не довело его до самаго г. Мелитополя, а только до столба, стоящаго у селенія Мелитополь, т. е. не довело шоссе на 300 саженъ до города. Городъ жаловался на это, черезъ начальника губерніи, г. Министру Путей Сообщенія, но вотъ уже два года, какъ не получается на эту жалобу никакого отвѣта.

Кромѣ того г. городской голова заявилъ, что жители города желаютъ, чтобы получатели увѣдомлялись желѣзной дорогой о прибытіи товара на станцію.

Начальникъ дистанціи г. Дмитріевъ объяснилъ, что шоссе устроено согласно профили утвержденной г. Министромъ Путей Сообщенія и идетъ на протяженіи 2 вер. 100 саж.

Г. Предсѣдателю подалъ прошеніе отправитель Ромъ, которое прилагается при семъ (по вход. жур. № 406), вмѣстѣ съ донесеніемъ контролера движенія за № 126, къ прошенію этому г. Ромъ добавилъ слѣдующее:

Каменный уголь онъ покупаетъ на Константиновской и Азовской дорогахъ у шахто-владѣльцевъ. Складовъ для угля у него на станціяхъ нѣтъ, хотя онъ обращался въ Управленіе дороги съ просьбою отвести для склада землю, но ему въ этомъ отказали. Недавно на станціи Михайловка Управленіе дороги разрѣшило отдавать часть земли подъ складъ угля. По полученіи угля, получатели должны сейчасъ-же грузить его на фуры, а на станціи держать не могутъ. Когда былъ отправленъ уголь со станціи Юзово онъ зналъ, хотя и живетъ на Азовской дорогѣ, но ему не извѣстно зналъ-ли получатель о томъ что уголь идетъ, хотя онъ и послалъ ему накладную, но только въ простомъ письмѣ; страховымъ-же письмомъ онъ выслать ее не могъ, потому что на ст. Михайловка нѣтъ почтоваго отдѣленія. Самъ онъ не могъ знать принятъ его уголь или нѣтъ, такъ какъ живетъ на Азовской дорогѣ. На практикѣ, объявленія о продажѣ выставляются ночью, а на другой день въ 11 часовъ утра производится самая продажа. На посланномъ углѣ былъ наложенъ платежъ въ 47 руб. Въ Управленіе дороги не жаловался, потому что знаетъ что другіе жаловались но не получали на это никакого отвѣта. О томъ что уголь долженъ быть принятъ въ теченіи 48 часовъ онъ знаетъ.

Приглашенные по поводу этого прошенія гг. начальникъ движенія и начальникъ станціи дали слѣдующее объясненіе:

Въ случаѣ непринятія получателемъ такого товара, на ко-

торый наложенъ платежъ, отправитель раньше продажи увѣдомляется объ этомъ. Но уголь, все равно отправленъ онъ съ наложеннымъ платежемъ или нѣтъ, продается, если получитель не возьметъ его въ теченіи 48 часовъ. Дѣлается это на основаніи § 147 тарифа Лозово-Севастопольской дороги и пункта 4 положенія конвенціи желѣзныхъ дорогъ 3-й группы, по которымъ уголь причисленъ къ веществамъ легко воспламеняющимся.

Получатель наложеннаго платежа о продажѣ не увѣдомляется. На практикѣ продажа угля происходитъ черезъ 6—7 сутокъ по прибытіи его на станцію и не иначе какъ въ присутствіи чиновника отъ контроля. Безъ агента отъ контроля или мѣстнаго контролера движенія, которые для этого командируются каждый разъ особымъ распоряженіемъ начальника движенія, продажа произведена быть не можетъ. О времени своего прибытія назначенный агентъ обязанъ увѣдомить станцію на которой будетъ производиться продажа.

Начальникомъ движенія сдѣлано распоряженіе о томъ, чтобы объявленія о продажѣ товаровъ выставлялись не только на станціяхъ но также въ лавкахъ, магазинахъ и въ городскихъ управленіяхъ.

Гдѣ нѣтъ городовъ или гдѣ грузы могутъ быть проданы слишкомъ дешево, ихъ выдвигаютъ въ такіе пункты гдѣ они могутъ быть проданы дороже и тамъ уже продаютъ. Если назначенный присутствовать на торгахъ агентъ находится на станціи, то грузъ можетъ быть проданъ черезъ 7—8 часовъ послѣ того какъ выставлено объявленіе о продажѣ.

Назначенный агентъ не распоряжается торгами а только слѣдитъ за ихъ правильностью.

Самая продажа производится по полученіи увѣдомленія о прибытіи назначеннаго агента, при чемъ для присутствованія на торгахъ приглашается жандармъ, или мѣстный полицейскій чиновникъ.

Торги начинаются съ провозной платы.

Даже въ случаѣ продажи, деньги за полежалое удерживаются изъ вырученной за продажу суммы на общемъ основаніи, со дня прибытія груза до дня продажи; но на практикѣ деньги за полежалое большею частію возвращаются.

Если у получателя есть на станціи свой складъ угля но онъ не выкупитъ прибывшій уголь въ теченіи 48 часовъ, то онъ все равно продается съ торговъ. Если есть свободные вагоны, то уголь оставляется въ вагонѣ, а если нѣтъ, то онъ выгружается и затѣмъ уже продается.

При продажахъ провозная плата всегда покрывается.

Большею частію продается уголь который идетъ съ наложен-

ными платежами, а уголь идущій безъ наложеннаго платежа продается очень рѣдко.

До момента продажи получатель имѣетъ право выкупить назначенный въ продажу грузъ.

Склады для угля отводятъ тамъ, гдѣ для этого есть мѣсто и гдѣ объ этомъ просятъ получатели, какъ это сдѣлано напр. въ Екатеринославѣ.

Присутствующій при этомъ одинъ изъ отправителей г. Фликсманъ заявилъ:

У него было продано въ Симферополѣ 7 вагоновъ съ углемъ и деньги за полежалое ему не возвратили. При полученіи угля бываетъ большая недостача, такъ что иногда вмѣсто 600 пудовъ получается только 450. Хотя получатель и имѣетъ право провѣрить вѣсъ угля, но на станціи Мелитополь нѣтъ вагонныхъ вѣсовъ, а провѣрку нужно дѣлать на вѣсахъ которые находятся на платформѣ, что очень неудобно, такъ какъ при большихъ получкахъ требуется для провѣрки много времени. Поэтому получатели большею частію хотя и замѣчаютъ недостачу, но принимаютъ уголь безъ провѣрки.

Прилагается бланкъ объявленія о продажѣ.

Г. Мадіевскій, спрошенный г. Предсѣдателемъ о торговлѣ хлѣбомъ въ г. Бердянскѣ, объяснилъ слѣдующее:

На Бердянскъ хлѣбъ шелъ и тогда когда Лозово-Севастополь своя дорога акуратно перевозила грузы. Если она снова устроится, то хлѣбъ всетаки будутъ возить на Бердянскъ, потому что крестьянину выгодно потерять три дня провоза на фурѣ и получить за это по 2 руб. съ четверти дороже.

До Севастополя вагонъ пшеницы стоитъ 56 р. къ этому нужно прибавить нагрузку, выгрузку и трату на мѣшки. На Бердянскъ же провозъ четверти обходится отъ 70 к. до 1 р. 50 к. (а въ этомъ году отъ Мелитополя до Бердянска, за разстояніе 113 верстъ, провозъ четверти стоитъ 3 р. 50 к.) среднюю цѣну можно считать 1 р. 20 к., но крестьянину выгода та, что онъ за провозъ ничего не платитъ а везетъ самъ и за пшеницу получаетъ дороже. Экономіи продаютъ хлѣбъ на мѣстахъ, а затѣмъ его тоже на лошадяхъ отправляютъ въ Бердянскъ.

Въ Бердянскѣ хлѣбъ ссыпается въ амбары которые отстоятъ отъ берега на разстояніи 1½ версты. Подвозка изъ амбара до берега обходится отъ 12 до 25 к. съ четверти.

Отъ морскаго мола хлѣбъ везутъ на рейдъ большими лодками, назыв. шаландами; рейдъ отъ берега отстоитъ на 5 верстъ; каботажныя суда (шаланды) сидятъ въ водѣ на 4 фута; за перевозку на рейдъ берутъ отъ 30 к. до 1 р. съ четверти.

Пройдя Керченскій проливъ морскія суда догружаются въ

Керчи, что имъ обходится отъ 30 до 35 к. съ четверти. Фрахтъ на Марсель стоитъ отъ 2 фр. 50 сан. до 3 фр. съ четверти.

Со времени постройки желѣзной дороги торговля хлѣбомъ въ Бердянскѣ не падаетъ и онъ отправляетъ отъ 1½ до 1,800,000 четвертей въ годъ.

Причина этого та, что Бердянская пшеница, идущая изъ Менонитскихъ калоній (которыхъ кругомъ Бердянска до 50), считается лучшею, за границей пользуется хорошею репутаціей и за нее даютъ дороже чѣмъ за другія. Поэтому Гришари въ прошломъ году грузилъ пшеницу въ Геническѣ, а догружалъ суда въ Бердянскѣ для того чтобы получить оттуда каносаментъ.

Легковѣсная пшеница идетъ въ Англію, тяжеловѣсная во Францію а арнаутка въ Италію. Въ Бердянскѣ крупныя фирмы: Купа, Гетермо, Дуранда и Пайкасъ.

Начальникъ станціи на предложенные ему г. Предсѣдателемъ вопросы объяснилъ:

Товаро-пассажирскіе поѣзда №№ 5 и 6 перевозятъ исключительно товары большой скорости и пассажирскіе вагоны къ нимъ не прицѣпляются. Пассажирскіе вагоны прицѣпляются только при воинскихъ перевозкахъ.

Во время рабочаго движенія въ концѣ апрѣля, въ маѣ, октябрѣ и ноябрѣ, рабочіе на эти поѣзда не принимаются. Во время этихъ движеній съ Мелитопольской станціи садится 600—800 человѣкъ рабочихъ.

Г. Предсѣдателю поданы заявленіе г. Филибера и три прошенія товаро-отправителя Раскина. Документы эти при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 384, 407, 408 и 409). Къ прошеніямъ г. Раскина приложены донесенія, по ихъ поводу, контролера движенія начальнику движенія за №№ 123, 124 и 125.

Въ Симферополѣ получена докладная записка врача II участка г. Линда, а въ Севастополѣ отношеніе Предсѣдателя Мелитопольской земской управы отъ 11 октября за № 1593 и телеграмма отъ г. Франгополо. Документы эти при семъ прилагаются (по вход. жур. №№ 391, 410 и 411).

Акимовка (8-го октября).

Жилой домъ, обыкновеннаго типа, въ которомъ служащіе помѣщены довольно удовлетворительно; только 4 стрѣлочника живутъ въ общей кухнѣ, что стѣснительно.

Казарма, одна половина занята дорожнымъ мастеромъ и старшимъ рабочимъ, а другая сторожемъ съ женой и 18 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ; помѣщеніе удовлетворительное.

Водоемное зданіе, въ которомъ живутъ смазчикъ и резервуарщикъ.

Товарная платформа вся заваленая хлѣбомъ, который въ огромномъ количествѣ сложенъ и на подстилахъ. Хлѣбъ частію покрытъ циновками.

Всего на станціи хлѣба на 130 вагоновъ.

Съ 1-го октября на станціи погружено хлѣба только 4 вагона.

Въ Севастополѣ г. Предсѣдателемъ была получена телеграмма отъ гг. Разена, Гильбрехта, Ампонопуло и Шведова, которая при семъ прилагается (по вход. жур. № 412).

Ново-Григорьевка (8-го октября).

Жилой домъ обыкновеннаго типа, служащіе помѣщены довольно удовлетворительно, но 4 стрѣлочника живутъ въ общей кухнѣ.

Казарма, одна половина занята дорожнымъ мастеромъ, а другая ремонтными рабочими, которыхъ живетъ тутъ 20 человѣкъ; помѣщеніе удовлетворительное.

Водокачка, въ ней живетъ машинистъ.

На станціи воды очень мало, не болѣе какъ на три паровоза въ день.

Крытой платформы на станціи нѣтъ, а хлѣбъ лежитъ на подстилахъ.

Хлѣба на станціи всего на 22 вагона.

Рыково (8-го октября).

Пассажирское зданіе; квартира начальника станціи состоитъ изъ двухъ маленькихъ комнатъ и кухни; комната телеграфиста; пассажирскій залъ, въ которомъ помѣщается и контора начальника станціи, тутъ-же за ширмами устроена касса; за перегородкой въ маленькой комнатѣ помѣщается женатый помощникъ начальника станціи. Зданіе это существуетъ съ открытія дороги.

Землянка для ремонтныхъ рабочихъ, въ которой живетъ 20 человѣкъ; крыша и стѣны протекаютъ и зимой очень холодно.

Кухня для рабочихъ въ отдѣльномъ баракѣ; крыша протекаетъ и зимой въ ней холодно.

Вагонъ 3-го класса, въ которомъ живутъ 4 стрѣлочника и 3 сторожа; жалуются на холодъ зимой.

Крытая товарная платформа, на которой, а такъ-же и на подстилахъ около, сложенъ хлѣбъ.

Всего хлѣба на станціи на 22 вагона.

Ново-Алексѣевка (8-го октября).

Жилой домъ 2-хъ этажный, на верху помѣщаются начальникъ станціи и его помощникъ, а въ низу остальные служащіе—помѣщенія довольно просторны.

Домъ въ которомъ жилъ начальникъ дистанціи, передѣлывается теперь для квартиръ начальника станціи, его помощника и фельдшера.

Казарма, въ которой живетъ только старшій дорожный мастеръ, а рабочіе живутъ въ баракѣ, но къ зимѣ будутъ перемѣщены въ казарму и дорожный мастеръ перейдетъ въ жилой домъ.

Товарная платформа на половину крытая; на ней сложена соль.

Соли на станцію приходитъ до 3,000,000 пудовъ въ годъ.

Геническъ (8 и 9-го октября).

Подкоммиссія въ Геническъ прибыла 8 октября вечеромъ и въ этотъ же день въ засѣданіе былъ приглашенъ помощникъ начальника мѣстной таможенной заставы, который, на предложенные ему вопросы, объяснилъ слѣдующее:

Таможенная застава устроена въ Геническѣ въ 1862 году, но потомъ мѣстныя конторы хлопотали о томъ, чтобы вмѣсто заставы была устроена таможня, что и было разрѣшено. Обществу Лозово-Севастопольской дороги поручено было выстроить для таможни зданіе, которое теперь уже окончено и съ 1-го января таможня откроетъ свои дѣйствія.

До сихъ поръ изъ Геническа была только отправка хлѣба и соли. Таможенные доходы состоятъ изъ сбора съ проходящихъ судовъ, подъ различными наименованіями, какъ-то: ластовыя, якорныя и на маякъ, которыхъ собирается до 3000 р. въ годъ и съ акциза съ соли, котораго собирается до 1500 р. въ годъ.

Геническій портъ великолѣпный и защищенъ отъ всѣхъ вѣтровъ, такъ что въ Геническомъ портѣ не было случая крушенія судна. Но въ портѣ есть песчаный баръ, отдѣляющій проливъ отъ рейда; въ проливѣ глубина 3 сажени, а на барѣ только 5 фут., такъ что въ проливъ теперь входятъ только каботажныя суда; если бы разсчистить баръ то въ проливъ могли бы входить морскія суда. Г. Министръ Путей Сообщенія приказалъ въ 1875 году составить проэктъ разсчистки этого бара, на за войною проэктъ этотъ до сихъ поръ не утвержденъ; стоимость всѣхъ работъ ис-

числена въ 850,000 руб. Въ прошломъ году портъ не замерзалъ, но обыкновенно онъ замерзаетъ въ концѣ ноября, а грузка судовъ начинается не позже 25 марта.

Въ Геническѣ есть двѣ конторы торгующія хлѣбомъ, Трипковича и Амбанопуло и есть такъ называемые амбарщики (исполняющіе заграничныя коммиссіи) Вальгуръ, Іовановичъ и др.

Изъ Геническа хлѣба отправляется до 2 мил. пудовъ, но привозу его въ Геническъ сильно мѣшаетъ спеціальный тарифъ Лозово-Севастопольской дороги, который на Геническъ не распространяется, и за хлѣбъ сюда назначенный берутъ не по $^1/_{50}$, а по $^1/_{36}$. Поэтому находятъ выгоднѣе отправлять хлѣбъ въ Севастополь.

Въ Геническѣ есть хлѣбныхъ амбаровъ на 60 тыс. четвертей, въ которые складывается хлѣбъ приходящій сухимъ путемъ. Хлѣбъ же приходящій по желѣзной дорогѣ прямо изъ вагоновъ грузится на суда и очистка его производится на самой платформѣ.

У Трипковича есть свои 3 морскихъ судна и у Амбанопуло есть одно судно.

Каботажныя суда поднимаютъ отъ 150 до 200 четв.; на мѣстѣ есть 10 судовъ и этимъ вполнѣ обходятся.

Черезъ Керченскій проливъ проходятъ безъ догрузки суда сидящія 14—15 футовъ, тѣ же которыя сидятъ глубже догружаются въ Керчи.

Нагрузка и перевозка на рейдъ обходится 35 коп. съ четверти.

Фрахтъ на Марсель 48 фр. съ шарфа пшеницы (шарфъ=1,3 четверти).

Соли отправляется до 300 тыс. пудовъ и идетъ она вся въ Ростовъ и Таганрогъ.

Вѣтвь предполагалось провести до самыхъ соляныхъ озеръ; но провели ее только на 7 верстъ, а до озеръ не дошли на 8 верстъ.

Изъ Чахрахскаго озера соли можно добывать до 1 мил. пудовъ. Изъ Травочинской засухи (въ 31 верстѣ отъ Геническа) соли добывается до 200 тыс. пудовъ и отправляется она вся моремъ; только небольшая часть попадаетъ на желѣзную дорогу.

Каменный уголь, Нью-Кастель, приходилъ 3 года тому назадъ и продавался по 18 коп. пудъ; но приходило его не много.

Въ Геническѣ есть рыбный промыселъ купца Сѣрикова, который отправляетъ до 50 тыс. пудовъ рыбы. Самый промыселъ находится въ 15 верстахъ, а въ Геническѣ есть только холодильникъ, гдѣ рыбу приготовляютъ.

Морской берегъ арендуется у казны крестьянами, а Сѣри-

ковъ арендуетъ его уже у крестьянъ. Море свободно для всѣхъ; только берегъ находится въ частномъ владѣніи.

Ловится осетрина, бѣлуга, кефань, бычекъ и камбала.

Ловъ производится крючьями.

Прежде были мелкіе рыбные промышленники, но теперь всѣ они доставляютъ рыбу Сѣрикову.

Сѣриковъ устроилъ въ Геническѣ рыбный промыселъ уже лѣтъ шесть.

Во время войны, въ Геническъ приходилъ пассажирскій пароходъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, но теперь онъ не заходитъ, хотя и обязанъ заходить. Русское Общество получило изъ Геническа грузу до 300 т. пудовъ.

Въ тотъ-же день въ засѣданіе Подкоммиссіи явились мѣстные хлѣбные торговцы, которые на предложенные имъ вопросы объяснили:

Главныя конторы Трипковаго и Амбонопуло находятся въ Маріуполѣ и Таганрогѣ, въ Геническѣ же только отдѣленія конторъ. У Кури въ Геническѣ главная контора, но она начала отправку только въ этомъ году и отправила уже до 10 т. четв. Цѣна на хлѣбъ стоитъ до 15 р. за четверть.

Спеціальный тарифъ на Геническъ не распространяется и, поэтому, хлѣбъ по желѣзной дорогѣ везутъ въ Севастополь; но если бы онъ распространялся на Геническъ, то хлѣбъ возили-бы и сюда, такъ какъ разстояніе на 280 верстъ меньше и въ Геническъ поѣзда приходятъ въ составѣ 25 вагоновъ, а передъ Севастополемъ есть участки, по которымъ поѣзда ходятъ только въ составѣ 12—15 вагоновъ.

Въ Севастополѣ не нужно перегрузки, такъ какъ морскія суда грузятся прямо съ берега и, кромѣ того, фрахтъ изъ Севастополя всегда ниже противъ Геническа на 20 сан. съ шаржа.

Если-бы разсчистили баръ, то положеніе Геническа сильно возрасло бы. Ширина бара 500 саженъ.

Геническій рейдъ защищенъ со всѣхъ сторонъ и открытъ только съ юга.

Съ устройствомъ желѣзной дороги Геническая торговля уменьшилась на 80%. Прежде въ Геническъ привозили хлѣбъ гужомъ изъ Днѣпровскаго и Мелитопольскаго уѣздовъ и подвозъ былъ верстъ за сто; а теперь возятъ только съ разстоянія 20, 25 и 40 верстъ. Теперь подвоза хлѣба изъ нѣмецкихъ колоній совсѣмъ нѣтъ, а прежде хлѣбъ привозили изъ 7 нѣмецкихъ колоній. Но и теперь еще возятъ хлѣбъ изъ Акимовки на фурахъ, съ разстоянія 65 верстъ.

Цѣна провоза оттуда съ четверти 1 р. 80 к. и 2 р. Провозныя цѣны возвысились такъ оттого, что спѣшатъ отправкой хлѣба.

По желѣзной дорогѣ хлѣбъ не возятъ, потому что большія задержки.

Высокія цѣны на хлѣбъ объясняются неурожаями во Франціи и въ Англіи и, тѣмъ, что изъ Америки очень малый подвозъ хлѣба.

Въ Геническѣ амбаровъ болѣе чѣмъ на 60 т. четвертей.

За наемъ амбара въ 1000 четв. въ годъ платятъ 400 руб., а прежде плата эта была на половину меньше.

Провозъ изъ амбара къ берегу стоилъ 6 коп., а теперь 10 коп., нагрузка на лодку стоила 3 коп., а теперь 5 коп., перевозка до рейда стоила 8 и 10 коп., а теперь стоитъ 35 и 40 коп.

Хлѣбъ отправляютъ въ Марсель и возятъ туда какъ по заказу такъ и безъ заказа. Фрахтъ на Марсель 2 фр. 75 сан. съ шаржа пшеницы.

Часть хлѣба идетъ также и на Одессу.

Хлѣбъ отправляютъ больше на парусныхъ судахъ, которыя идутъ до Марселя мѣсяцъ; пароходы же ходятъ 11 дней. Сырые хлѣба отправляютъ пароходами.

Въ Геническѣ банковъ нѣтъ, а есть частный банкъ въ Мелитополѣ.

Бердянскій хлѣбъ славится за границей, поэтому иногда хлѣбъ грузятъ въ Геническѣ а коносаменты берутъ изъ Бердянска.

9 октября Подкоммиссія осматривала станцію; по осмотру оказалось:

Жилой домъ обыкновеннаго типа.

Домъ для начальника депо и машинистовъ; помѣщеніе удовлетворительное, но конопатка не хороша.

Домъ для стрѣлочниковъ, на станціи всего 6 стрѣлочниковъ, изъ нихъ 4 живутъ на станціи, а 2 въ Геническѣ.

Паровозное зданіе на два паровоза, выстроено изъ камня. По объясненію начальника дистанціи куб. саж. каменной кладки обходится 75—80 р., а кирпичная кладка гораздо дороже.

Крытая товарная платформа, очень длинная и на ней пакгаузъ въ 6 растворовъ, помѣстительный и хорошій.

Чангаръ (9 октября).

Строится новый деревянный пассажирскій домъ, вмѣсто сгорѣвшаго, на старомъ фундаментѣ; цѣна постройки оптовая 10,000 руб. Типъ дома остался прежній, хотя онъ и признанъ неудобнымъ. Печи устраиваются для отопленія дровами, такъ какъ кирпичъ очень плохъ и не выдержитъ угольной топки. Въ 3-мъ классѣ будутъ поставлены чугунныя ребровыя печи.

Соляная (9 октября).

Пассажирское зданіе, квартира начальника станціи состоитъ изъ небольшой комнаты, раздѣленной перегородкой на двое; семейный конторщикъ живетъ въ одной маленькой комнатѣ. Конопатки въ домѣ совсѣмъ нѣтъ.

Казарма, въ которой живетъ телеграфистъ; въ проходной комнатѣ, довольно просторной, живутъ 2 сторожа и 2 стрѣлочника (изъ нихъ одинъ семейный). Стѣны обвалились и зимой очень холодно.

Управляющій Товарищества Чангарскихъ Соляныхъ промысловъ подалъ г. Пресѣдателю записку, при семъ прилагаемую, (по вход. жур. № 385) и добавилъ къ ней слѣдующее:

Вагоновъ недостаточно и даютъ ихъ очень неравномѣрно; такъ въ сентябрѣ мѣсяцѣ дней пять совсѣмъ не давали вагоновъ, а то вдругъ въ 3 дня дали 75 вагоновъ.

На желѣзной дорогѣ нѣтъ своей артели рабочихъ и это очень затруднительно для отправителей, такъ какъ сколько дадутъ вагоновъ неизвѣстно и поэтому нельзя приготовить рабочихъ для нагрузки, а между тѣмъ нагрузка должна быть окончена въ теченіе 12 час., иначе взыскивается штрафъ за простой вагона. Кромѣ того вагоны подаютъ иногда въ 12 часовъ, а къ 4 часамъ нагрузка должна уже быть окончена, такъ какъ въ ночное время станція закрывается.

При перегрузкѣ на Лозовой мѣшки съ солью часто рвутъ, отчего соль изъ нихъ высыпается.

За нагрузку, выгрузку и перегрузку на Лозовой, взыскиваютъ по 9 руб. съ вагона.

Со станціи Соляной отправитель только одинъ—Товарищество, поэтому желательно, чтобы при распредѣленіи вагоновъ между отправителями соли принималось во вниманіе не только время ввоза соли на станцію, но также и количество груза.

На предложеніе г. Предсѣдателя о распредѣленіи вагоновъ выборными онъ замѣтилъ, что отправителямъ трудно согласиться между собою и, кромѣ того, есть много отправителей, которымъ трудно внести акцизъ, такъ какъ для этого нужны средства, а между тѣмъ соль ихъ лежитъ на станціи.

Правленіе Общества Лозово-Севастопольской дороги отказало имъ въ ходатайствѣ понизить тарифъ на перевозку соли до $^1/_{80}$ коп., на томъ основаніи, что провозная плата не покроетъ издержекъ перевозки, а между тѣмъ Одесская дорога возитъ соль по этому тарифу и находитъ слѣдовательно для себя это выгоднымъ.

Позднее прибытіе паровозовъ не можетъ помочь перевозкѣ соли, такъ какъ пароходы не могутъ теперь подниматься изъ Екатеринослава вверхъ, за мелководіемъ Днѣпра.

По внутреннему сообщенію переборовъ не бываетъ, но по прямому постоянные переборы. Онъ отправлялъ соль въ Вильну, желая распространить ее, и переборы случались постоянно. На жалобы о переборахъ не получаютъ изъ Управленія дороги никакихъ отвѣтовъ.

Наложенные платежи долго задерживаютъ. Онъ продалъ одному купцу въ Варшаву вагонъ соли, получилъ въ задатокъ 50 рублей и отправилъ вагонъ съ наложеннымъ платежемъ; въ Варшавѣ получатель отказался отъ пріема соли. Тогда онъ поручилъ своему агенту внести наложенный платежъ и взять этотъ вагонъ соли; начальникъ станціи отказалъ на томъ основаніи что у агента этаго не было квитанціи. Покуда шла переписка и пересылка квитанціи, на вагонъ наросло столько штрафа что сама соль не стоила этаго.

Полустанція Соляная отстроена на средства Товарищества, по проэкту составленному въ Управленіи Лозово-Севастопольской дороги. Земля подъ путями и станціей уступлена даромъ.

На съѣздѣ дорогъ 3-й группы Соляная включена въ прямое сообщеніе, но желѣзныя дороги, несмотря на это, не принимаютъ грузовъ адресованныхъ на Соляную.

Если-бы перевозка по желѣзной дорогѣ была обезпечена, то Товарищество могло-бы обязаться доставить соли 3 м. пудовъ, сбытъ ея совершенно обезпеченъ. Теперь-же увеличить промыселъ нельзя, такъ какъ провозъ не обезпеченъ.

Начальникъ движенія объяснилъ, что если вагоны распредѣлять по количеству груза, то это будетъ равносильно монополіи Товарищества Соляныхъ промысловъ. При настоящихъ средствахъ дороги нельзя выставлять извѣстное количество вагоновъ къ опредѣленному сроку.

Таганашъ (9 октября).

Паровозное зданіе на 6 паровозовъ и при немъ кирпичная пристройка, въ которой дежурная комната для машинистовъ и живутъ нѣкоторые служащіе. Карнизъ штукатурится, такъ какъ кирпичъ, изъ котораго построено зданіе, вывѣтривается и обваливается.

Въ водоемномъ зданіи живутъ надсмотрщикъ вагоновъ и смазчикъ.

Баракъ, для временныхъ рабочихъ, въ которомъ помѣщается 12 человѣкъ; довольно удовлетворительный.

Товарная платформа на половину крытая.

Магазинъ, принадлежащій частному лицу, въ которомъ продаются служащимъ всякаго рода продукты. Цѣны вольныя, но ниже чѣмъ въ другихъ мѣстахъ; такъ пудъ муки стоитъ 85 к., а въ другихъ мѣстахъ 1 р. 15 к. Общество желѣзной дороги даетъ для магазина 1 вагонъ въ мѣсяцъ даромъ.

Въ засѣданіе Подкоммиссіи явились отправители соли, которые на предложенные вопросы объяснили:

Вагоновъ недостаточно; распредѣляются они по очередямъ требованія, которое записывается въ очередную книгу. Но иногда распредѣляютъ вагоны сами собою по жребію. На распредѣленіе вагоновъ выборными между ними и Соляной они согласны, но съ Чангарами распредѣленіе для нихъ было-бы еще удобнѣе.

Таганашъ отправляетъ соли до 5 м. пудовъ, но торговля мелочная, по этому нельзя сказать сколько и когда потребуется вагоновъ. Недавно подали для нагрузки вагоны, но грузить соль было нельзя, такъ какъ шелъ дождь, а брезентовъ для покрышки не давали; при этихъ условіяхъ соли въ мѣшкѣ останется вмѣсто пяти пудовъ только три. Кромѣ того не было подвоза соли на станцію, такъ какъ чумаки были заняты полевыми работами.

Начальникъ станціи объяснилъ, что въ тотъ день когда были поданы вагоны дождь не шелъ и нѣкоторые отправители грузили соль, но брезентовъ для покрышки платформъ не было.

Въ степи сладкой воды нѣтъ и поить лошадей негдѣ; прежде дорога давала воду, но теперь выдачу воды прекратила; отправители согласны были-бы платить за воду.

Начальникъ станціи отказываетъ въ выдачѣ воды потому, что на станцію воду возятъ изъ Геническа и она очень дорого обходится самой дорогѣ; онъ спрашивалъ объ этомъ Управленіе и ему отвѣтили, чтобы онъ постороннимъ лицамъ воды не давалъ.

Всего больше тормозитъ распространеніе соли тарифъ Юго-Западныхъ дорогъ, который на столько ниже тарифа Лозово-Севастопольской дороги, что черезъ Одессу соль въ Конотопъ приходитъ на 15 коп. дешевле чѣмъ изъ Таганаша.

О пониженіи тарифа отправители подавали прошеніе въ акцизное управленіе Таврической губерніи, но имъ это прошеніе возвратили.

Провозъ соли тормозитъ также и Сумская дорога, которая нѣсколько разъ въ году прекращаетъ пріемъ грузовъ.

Всего болѣе съ ними конкурируетъ Евпаторійская соль, которая направляется по Одесской желѣзной дорогѣ.

Отъ нихъ соль идетъ на всѣ станціи Сумской дороги, въ Ромны, Конотопъ, на Харьковъ; съ открытія Сумской дороги соль отъ нихъ въ Курскъ не идетъ; въ Кіевъ ихъ соли идетъ

мало, потому что провозъ отъ Таганаша до Кіева стоитъ 23 к. пудъ, а отъ Одессы до Кіева только 8 коп. пудъ. Вообще раіонъ для ихъ соли это: дороги Лозово-Севастопольская, Азовская, Сумская, Курско-Кіевская и Либаво-Роменская до станціи Сновскъ.

Ихъ соль встрѣчается съ Одесской въ Екатеринославѣ, Кіевѣ и Ромнахъ.

Заграничная соль также мѣшаетъ распространенію крымской соли, онѣ сталкиваются въ Пинскѣ, въ Черниговской и въ Кіевской губерніяхъ. Цѣнъ заграничной соли они не знаютъ.

Провозъ соли на берлинахъ отъ Екатеринослава обходится съ пуда: до Кременчуга 9 коп.; до Черкасъ 11 коп. и до Кіева 14 коп.

Джанкой (9-го октября).

Въ жалобной книгѣ записана жалоба, которая разсмотрѣна только черезъ 6 недѣль.

Курманъ-Кемельчи (9-го октября).

Товарная платформа на половину крытая. Вся платформа завалена хлѣбомъ, который прикрытъ досчатыми навѣсами, устроенными отправителями на свой счетъ.

Вблизи платформы не на общественной землѣ построены частными лицами амбары, которые тоже завалены хлѣбомъ; такъ что хлѣбъ сложенъ даже около амбаровъ и прикрытъ парусами и досчатыми навѣсами.

Всего хлѣба на станціи на 140 вагоновъ.

Встрѣченные Подкоммиссіей, на товарной платформѣ, отправители заявили:

Вагоновъ даютъ очень мало; у одного на станціи находится хлѣба на 40 вагоновъ и нижніе мѣшки гніютъ; одинъ отправитель въ 8 дней получилъ всего одинъ вагонъ, другой въ двѣ недѣли получилъ 5 вагоновъ. Послѣдняя очередь, которую отправляли, была отъ 13 сентября. Въ амбарѣ близъ станціи хлѣбъ лежитъ $2^1/_2$ мѣсяца.

Подвозить хлѣбъ къ станціи болѣе уже невозможно, такъ какъ складывать его нѣтъ мѣста.

Съ 1-го августа отправители слышатъ что придетъ еще 50 паровозовъ и что будетъ увеличено число вагоновъ и брезентовъ, но до сихъ поръ ничего этаго нѣтъ.

Хлѣбъ покрываютъ рогожами, а циновокъ на станціи совсѣмъ нѣтъ.

Въ Севастополѣ судамъ давно уже плятятъ за просрочку (сталію), такъ какъ для нагрузки паруснаго судна полагается 35 дней, а парохода 14 дней.

У одного отправителя стоитъ пароходъ и нагрузить его нечѣмъ, а между тѣмъ онъ долженъ платить по условію за просрочку за первые 3 дня 60 лиръ, за вторые — 120 лиръ и за третьи—180 лиръ.

За нагрузку берутъ по 3 руб. съ вагона, а заставляютъ грузить самихъ отправителей.

На станціи есть ленъ и пшеница, но ленъ не пользуется привиллегіей срочнаго груза.

Травяные мѣшки отъ сырости не такъ скоро гніютъ какъ парусинные.

Хлѣбъ покупаютъ изъ окрестныхъ нѣмецкихъ колоній по 13 руб. и по 13 руб. 50 коп. за четверть.

Провозъ четверти хлѣба до Севастополя обходится вмѣстѣ съ мѣшками 1 руб. 50 коп.

Въ Севастополѣ есть 5 городскихъ магазиновъ, на 8 т. четвертей каждый и строятся еще 2 магазина, на 18 т. четвертей каждый.

Въ Севастополѣ г. Предсѣдателю доставлена телеграмма изъ Курманъ-Кемельчи подписанная Кирьяка.

Симферополь (10-го и 11-го октября).

10-го октября Подкоммиссія осматривала станцію.

Паровозное зданіе на 9 паровозовъ и при немъ мастерскія. Рабочихъ въ мастерскихъ 120 челов., изъ нихъ квартиры имѣютъ только 14 человѣкъ семейныхъ, остальные-же и поденные помѣщенія на станціи не имѣютъ. Изъ большаго ремонта долженъ выпускаться 1 паровозъ въ мѣсяцъ, на практикѣ-же выпускается только 7 паровозовъ въ годъ.

Пристройка къ паровозному зданію, въ которой живетъ начальникъ мастерскихъ и находятся 2 комнаты для дежурныхъ машинистовъ, въ которыхъ помѣщается 8 человѣкъ; при паровозномъ зданіи есть небольшой магазинъ.

Жилой домъ, въ которомъ живутъ начальникъ депо и машинисты, помѣщенія удовлетворительныя.

Водоемное зданіе, въ немъ живетъ резервуарщикъ.

Магазинъ построенный 3 года тому назадъ изъ старыхъ шпалъ; въ немъ горючіе матеріалы находятся вмѣстѣ съ другими предметами.

Баракъ выстроенный изъ забракованныхъ шпалъ, въ которомъ

будутъ жить 2 семейныхъ и 3 холостыхъ стрѣлочника, удовлетворительный.

Еще такой же баракъ для 16 человѣкъ ремонтныхъ рабочихъ, помѣщеніе просторное.

Казарма, въ одной половинѣ квартира дорожнаго мастера, а въ другой живутъ ремонтные рабочіе.

Баракъ, въ которомъ помѣщаются разнаго рода рабочіе.

На станціи всѣхъ стрѣлочниковъ 10, изъ нихъ теперь только двое имѣютъ помѣщенія на станціи, а остальные живутъ на частныхъ квартирахъ.

Служащимъ на станціи выдается въ годъ 5,200 руб. квартирныхъ денегъ.

Отопленіе служащимъ выдается дровами.

На станціи Подкоммиссія нашла складъ шпалъ. Инспекторъ дороги объяснилъ, при осмотрѣ этаго склада, что въ прошломъ году изъ 60 т. шпалъ имъ было забраковано 9 т., по маломѣрности, гнилости и какъ еловыя.

Въ тотъ-же день г. Селиновъ заявилъ Подкоммиссіи слѣдующее:

Онъ торгуетъ лѣсомъ, который получаетъ изъ Севастополя. На выгрузку лѣса ему дается 12 часовъ; счетъ начинается съ 9 часовъ утра того дня когда лѣсъ придетъ на станцію.

Часто поѣзда приходятъ на станцію очень поздно, такъ что онъ не имѣетъ времени выгрузить лѣсъ въ тотъ-же день. Если лѣсъ будетъ выгруженъ на землю Общества и не будетъ убранъ въ тотъ-же день, хотя бы выгрузка была окончена только къ ночи, то съ него берутъ за каждыя сутки по 1 руб. 20 коп., съ вагона, за храненіе. Желательно, чтобы за лѣсъ, пришедшій послѣ 12 часовъ, счетъ за храненіе начинался только со слѣдующаго дня.

Лѣсъ покупается въ Херсонѣ, оттуда его сплавляютъ на судахъ въ Севастополь и затѣмъ везутъ по желѣзной дорогѣ. Въ Херсонѣ лѣсъ уже раздѣланный и поэтому можно выбрать что угодно, не такъ какъ въ Екатеринославѣ.

Начальникъ движенія и начальникъ станціи, спрошенные по поводу этаго заявленія, объяснили:

Срокъ для выгрузки дается 12 часовъ, считая съ часа прибытія вагона на станцію; причемъ по правиламъ ему дается для выгрузки полные 12 часовъ, такъ что если у него въ день прихода поѣзда оставалось для выгрузки только 8 часовъ, то на другой день ему дается еще 4 часа. Для выгрузки полагаются часы, въ которые открыта контора, т. е. отъ 8 часовъ утра до 4 вечера; хотя въ праздники контора закрывается въ 12 часовъ, но срокъ выгрузки считается все-таки до 4 часовъ; если въ

праздникъ поѣздъ придетъ до 12 часовъ, а получатель до 12 часовъ не явится, то эму этотъ день идетъ въ счетъ за полежалое; если-же въ праздникъ поѣздъ придетъ послѣ 12 часовъ, то этотъ день въ счетъ не принимается.

Въ настоящее время счетъ за храненіе начинается сейчасъ-же по выгрузкѣ товара, но, по мнѣнію начальника движенія, слѣдуетъ давать 48 часовъ для уборки со станціи лѣсныхъ матеріаловъ, послѣ ихъ выгрузки. Объ этомъ имъ будетъ сдѣлано распоряженіе.

Въ тотъ-же день завѣдующій передвиженіемъ войскъ сдѣлалъ Подкоммиссіи слѣдующее заявленіе:

Во время войны въ распоряженіи военнаго вѣдомства было всего 49 печей, для приготовленія пищи проходящимъ войскамъ.

Въ настоящее время въ вагонахъ нѣтъ приспособленій для перевозки войскъ и склада воинскихъ принадлежностей въ Симферополѣ нѣтъ, а между тѣмъ на станціи садится довольно много войска. Вагоновъ для штатныхъ командъ достаточно.

Коменданты станцій уничтожены, а теперь есть только завѣдующіе передвиженіемъ войскъ, которые если замѣтятъ задержку при отправкѣ войскъ, то требовать ничего не могутъ, а могутъ только или просить о немедленной отправкѣ у начальника станціи, или-же донести объ этомъ по начальству.

При отправкѣ войскъ начальникъ пересыльной части долженъ дать знать заблаговременно на станцію о томъ, какое число людей нужно будетъ перевезти. До 50 человѣкъ должны быть отправляемы безъ всякаго предувѣдомленія; при отправкѣ до 250 человѣкъ предувѣдомленіе должно быть дано за сутки и при отправкѣ свыше 500 человѣкъ за трое сутокъ до отправки; но строго это правило не соблюдается. При отправкахъ командъ до 50 человѣкъ ихъ отправляютъ съ пассажирскими поѣздами, но бываютъ случаи недостачи мѣстъ въ вагонахъ, а другихъ вагоновъ для прицѣпки на станціи не бываетъ; слѣдовало-бы въ этихъ случаяхъ дѣлать заблаговременно распоряженіе о прицѣпкѣ къ пассажирскимъ поѣздамъ вагоновъ приспособленныхъ для воинскаго движенія.

На Лозово-Севастопольской дорогѣ есть поѣзда №№ 5 и 6, названные воинскими, а между тѣмъ войска отправляютъ съ какимъ попало поѣздомъ; отъ этаго войска не знаютъ на какой поѣздъ имъ попасть. Слѣдовало-бы чтобы были назначены поѣзда съ которыми могутъ отправляться войска. Неопредѣленность съ какимъ поѣздомъ войска могутъ быть отправлены ставитъ завѣдующаго передвиженіемъ войскъ иногда въ очень затруднительное положеніе.

По циркуляру главнаго штаба, отъ 31 мая 1879 года за № 202,

воинскіе поѣзда одной дороги должны быть согласованы съ воинскими поѣздами другихъ прилегающихъ дорогъ; это очень важно, потому что до Харькова напр., войскамъ кормовыя деньги полагаются только на 2 дня, и они этотъ путь могутъ совершить въ 2 дня только при условіи, что попадутъ на Лозовой къ воинскому поѣзду Азовской дороги; а иначе имъ продовольствія не достанетъ.

Войска отправляются командами въ 20—30 человѣкъ, а иногда и въ 5 человѣкъ.

Завѣдующій передвиженіемъ войскъ представилъ циркуляръ главнаго штаба отъ 31 мая 1879 года за № 202, въ которомъ воинскіе поѣзда по лѣтнему расписанію назначены: изъ Лозовой для штатныхъ частей № 5, а для партій небольшой численности 1-й пассажирскій, изъ Севастополя—для штатныхъ частей № 6, а для партій небольшой численности 2-й пассажирскій.

11 октября Подкоммиссія имѣла засѣданіе въ зданіи Таврической губернской земской управы, на которомъ присутствовали г. предсѣдатель управы, г. городской голова, г. управляющій акцизными сборами, представители мѣстныхъ торговцевъ и уполномоченные отъ города Евпаторіи.

Передъ началомъ засѣданія г. Предсѣдателю были представлены:

1) Записка Таврической губернской земской управы, о необходимыхъ улучшеніяхъ на желѣзной дорогѣ.

2) Записка мѣстныхъ торговцевъ, о неудобствахъ встрѣчаемыхъ ими на желѣзной дорогѣ.

3) Записка Евпаторійской земской управы, объ устройствѣ желѣзно-дорожнаго пути отъ Лозово-Севастопольской дороги до г. Евпаторіи.

4) Записка уполномоченнаго городскаго общества Евпаторіи о томъ-же.

5) Отношеніе Симферопольской уѣздной земской управы отъ 8 октября 1879 г., за № 1735, о необходимости устройства шоссе между г. Симферополемъ и Кароссубазаромъ.

Документы эти прилагаются (по вход. жур. №№ 387, 388, 390, 303 и 394).

Къ поданнымъ заявленіямъ, гг. присутствующіе добавили:

а) Къ запискѣ городской управы:

Вагоновъ на Лозово-Севастопольской дорогѣ очень мало, отъ недостатка вагоновъ между отправителями часто происходятъ ссоры, такъ какъ они подкупаютъ начальниковъ станцій, чтобы только получить вагоны и каждый хочетъ дать больше. Грипари и Дуранда предлагали Обществу Лозово-Севастопольской дороги дать впередъ 300 т. руб., съ тѣмъ чтобы оно на эти деньги за-

казало себѣ подвижной составъ; сумма эта должна была погашаться изъ причитающихся платежей за провозъ грузовъ. Подавали-ли они объ этомъ письменное заявленіе, неизвѣстно.

Штрафы за полежалое возросли въ этомъ году до 48 т. руб., такъ какъ справляться на станціи о времени прибытія товаровъ очень затруднительно; на станцію приходится ходить разъ по шести. Слѣдуетъ извѣщать получателей о прибытіи грузовъ, за что согласны вносить особую плату, гдѣ есть почта, то черезъ почту, въ городахъ черезъ разсыльныхъ, а въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ нѣтъ почты, слѣдуетъ выставлять на станціи объявленія о прибывшихъ грузахъ. На приносимыя жалобы Управленіе не обращаетъ никакого вниманія и по нимъ рѣдко получается удовлетвореніе. Слѣдуетъ, чтобы отъ купечества было уполномоченное лицо, стоящее совершенно внѣ зависимости отъ Управленія дороги, которое принимало-бы жалобы, разсматривало ихъ и по возможности удовлетворяло.

Нагрузку и выгрузку товаровъ слѣдуетъ предоставить самимъ отправителямъ и только тогда производить ее рабочими дороги, когда объ этомъ заявитъ самъ отправитель. Надзоръ-же за количествомъ погруженнаго товара слѣдуетъ предоставить желѣзной дорогѣ. Артель въ Крыму неудобна, потому что врядъ-ли она найдетъ всегда нужное число рабочихъ; грузы идутъ очень неравномѣрно, поэтому держать постоянныхъ рабочихъ, для артели не выгодно. Такъ какъ артель часто злоупотребляетъ при нагрузкахъ и выгрузкахъ товаровъ и обращается съ ними небрежно, то лучше устроить конкуренцію, предоставивши отправителю право грузить своими рабочими или рабочими артели; тогда, если артель будетъ неакуратна, отправители не будутъ къ ней обращаться.

Устройство пакгаузовъ на станціи слѣдуетъ дозволять отправителямъ безпрепятственно, если только они этого пожелаютъ.

Теперь крытыхъ платформъ и пакгаузовъ очень мало, такъ что ихъ нехватаетъ для склада хлѣба. Платформы устроены плохо, такъ какъ хлѣбъ съ боковъ подсѣкается дождемъ. Пакгаузы особенно необходимы для мануфактурныхъ товаровъ. Количество пакгаузовъ и платформъ необходимо увеличить въ Севастополѣ, Бахчи-Сараѣ, Симферополѣ, Мелитополѣ и Екатеринославѣ. Если на Лозовой будетъ уничтожена перегрузка, то тамъ платформъ достаточно.

Въ Таганашѣ соль складывается на открытомъ воздухѣ. Солепромышленники просили чтобы имъ позволили устроить навѣсы, но имъ въ этомъ отказали; нѣкоторые устроили было уже навѣсы, но начальникъ дистанціи приказалъ ихъ разобрать. Только

одному солепромышленнику, г. Гесенскому, позволили устроить деревянный сарай для склада соли, остальнымъ-же въ этой просьбѣ отказали. Оттого что соль лежитъ на открытомъ воздухѣ, въ бунтахъ бываетъ большая недостача; одинъ солепромышленникъ заявилъ, что онъ давно торгуетъ солью и у него изъ бунтовъ каждый годъ недостаетъ до 20 т. пудовъ.

На берегу озеръ соль не покрывается потому, что тамъ она имѣетъ незначительную цѣну, такъ какъ цѣна соли зависитъ отъ перевозки и форма бунтовъ на озерахъ правильная, чего нельзя сдѣлать на станціи; но на Перекопскихъ озерахъ вся соль покрывается.

Желательно, чтобы на Лозово Севастопольской дорогѣ было введено обязательное страхованіе товаровъ трехъ первыхъ классовъ, для отправителей это выгодно, потому что этихъ товаровъ идетъ мало и застрахованный товаръ берегутъ и скорѣе отправляютъ. Нѣкоторые высказали чтобы страхованіе было предоставлено на волю самихъ отправителей, желѣзныя дороги берутъ за страхованіе вдвое дороже частныхъ обществъ, по этому отъ конкуренціи съ частными обществами и желѣзныя дороги будутъ брать дешевле. Теперь въ частныхъ обществахъ товаръ выгодно страховать, потому что они берутъ не дорого и всегда имѣютъ возможность отправить свой грузъ скорѣе.

Теперь при полученіи товаровъ почти постоянно приходится доплачивать противъ суммы выставленной въ квитанціи. При требованіи переборовъ отправитель долженъ представить квитанцію, иначе ему переборъ не возвратятъ.

б) Къ запискѣ мѣстныхъ торговцевъ:

Течь въ крышахъ вагоновъ не есть исключеніе, но составляетъ общее правило.

Въ случаѣ утраты или порчи товара, убытки должны быть возвращаемы полностью. Исчисляться убытки должны по фактурѣ, а если ее нѣтъ, то по мѣстнымъ цѣнамъ.

Управленіе Лозово-Севастопольской дороги допускаетъ своихъ служащихъ заниматься коммерческими предпріятіями, по этому для хлѣба не хватаетъ вагоновъ, а для перевозки угля вагоны всегда есть.

в) Къ запискѣ Евпаторійскаго земства и уполномоченныхъ города Евпаторіи:

Уполномоченные, земство и городъ просятъ объ устройствѣ вѣтви, потому что соль изъ Евпаторійскихъ озеръ, пойдетъ тогда на Лозово-Севастопольскую дорогу. Въ настоящее время сбытъ соли на Одессу не обезпеченъ и по этому промышленность эта не развивается. Въ настоящее время фрахтъ на Одессу отъ 12 до 18 коп. съ пуда, по этому по вѣтви пойдутъ и другіе грузы.

Мѣстность, по которой предполагается провести вѣтвь, ровная и работы будутъ стоить не дорого.

Управленіе акцизными сборами. По этой вѣтви соль не пойдетъ; такъ какъ ее все-таки будетъ выгоднѣе возить на Одессу; если и пойдетъ соль, то только изъ озеръ лежащихъ около Евпаторіи, а соляныя озера расположены на протяженіи 80 верстъ по берегу моря, по этому изъ нихъ все равно нужно будетъ подвозить соль гужомъ. Соли больше 1 м. пудовъ пойдти не можетъ, а остальная часть уѣзда ничего не доставитъ, такъ какъ онъ безплодный. Лучше для соли устроить вѣтвь изъ Таганаша въ Перекопъ; разстояніе тутъ 50 верстъ и если желѣзная дорога будетъ брать за перевозку соли по $^1/_{2}$ коп., то это все-таки будетъ выгодно для солепромышленниковъ, такъ какъ теперь они за перевозку соли платятъ по 15 коп. съ пуда. Добываніе соли могло-бы тамъ увеличиться до 10 м. пудовъ и для Лозово-Севастопольской дороги была-бы еще та выгода, что у нее получился бы обратный грузъ въ большомъ количествѣ.

г) Къ отношенію Симферопольской земской управы. Шоссе между Симферополемъ и Карассу-Базаромъ имѣетъ большое значеніе, какъ внутренній торговый путь, такъ какъ Карассу-Базаръ ведетъ огромную торговлю. Въ то же время это шоссе будетъ служить подъѣзднымъ путемъ къ желѣзной дорогѣ.

Со стороны Министерства было предложеніе земству взять всѣ шоссе въ его распоряженіе. Земство на это согласилось, но дѣло тянется уже 5 лѣтъ, потому что шоссе Таврической губ., находились въ вѣдѣніи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, а не Путей Сообщенія; дѣло замедлилось отъ несоглашенія между этими министерствами, но теперь слышно что соглашеніе состоялось.

Спеціальный тарифъ на хлѣбъ не распространяется на Симферополь, такъ что вагонъ пшеницы изъ Екатеринослава до Симферополя обходится на 32 р. 50 к. дороже чѣмъ до Севастополя. Поэтому они не могутъ теперь отправлять муку въ Константинополь такъ какъ конкуренція съ Севастополемъ невозможна. Въ Симферополѣ пшеницу выгоднѣе даже получать изъ Екатеринослава черезъ Севастополь и потомъ вести ее обратно. Теперь при этомъ тарифѣ въ Константинополѣ четверть пшеницы изъ Симферополя будетъ стоить на 40 коп. дороже нежели изъ Севастополя, да къ этому нужно еще присчитать провозъ изъ Симферополя до Севастополя и доставку на станцію.

Если бы провозная плата до Симферополя и Севастополя была одинакова, то мука Симферопольскаго размола могла бы идти, такъ какъ Салгирская мука считается лучшею.

Мукой отправлять выгоднѣе такъ какъ отруби остаются дома. Въ Одессѣ есть много крупчатокъ и она съ давняго времени

отправляетъ муку въ Константинополь. Изъ Николаева крупчатка тоже отправляется. Муки идетъ много и въ Александрію.

Мука высокаго качества (крупчатка) въ пути лучше сохраняется нежели пшеница; морская влага не оказываетъ на нея большаго вліянія, такъ изъ Одессы мука отправляется въ мѣшкахъ вѣсомъ 4 п. 36 ф., а въ Константинополь приходитъ 5 пудовъ; качество муки ухудшается, во избѣжаніе чего муку передъ отправкой сначала сушатъ, а потомъ мочатъ.

Теперь муки изъ Симферополя идетъ мало, но если бы уничтожилась конкуренція Севастополя, то отправка увеличилась бы.

Теперь въ Симферополѣ 7 крупчатокъ, но можно устроить 20 и даже больше; всѣхъ же мельницъ на разстояніи 25 верстъ 17 или 20, а когда понизятъ тарифъ, то количество ихъ увеличится. Князь Долгоруковъ хотѣлъ устроить мельницу на 12 ставовъ и отправлять муку въ Константинополь, но въ слѣдствіе спеціальнаго тарифа на Севастополь, дѣло остановилось. Въ техническомъ отношеніи крупчатки устроены очень хорошо.

Въ Геническѣ совершенно справедливо заявляли что пшеница въ Севастополь направляется искуственно, такъ какъ естественныя условія Севастопольскаго порта не на столько значительны чтобы заставить грузы изъ Алексѣевки дѣлать 217 верстъ лишнихъ. Нѣтъ основанія убивать другіе порты въ пользу Севастополя, такъ какъ онъ и то стоитъ въ болѣе выгодныхъ, противъ другихъ, условіяхъ. Торговля должна направляться по своимъ естественнымъ путямъ.

Тарифъ на перевозку соли пониженъ на Одесской дорогѣ до $^1/_{80}$, поэтому теперь выгоднѣе возить Перекопскую соль на Севастополь и оттуда отправлять ее въ Одессу. На Севастополь соль отправлять выгоднѣе не только изъ Перекопа, но даже и изъ озеръ лежащихъ на самой линіи Лозово-Севастопольской дороги. Въ этомъ году въ Евпаторійскихъ озерахъ мало соли, но если бы урожай ея былъ хорошій, то соль со всѣхъ крымскихъ озеръ не имѣла бы возможности двигаться на Лозовую, а пошла бы на Севастополь, т. е. приняла бы неестественное направленіе.

Вслѣдствіе пониженія тарифа на Одесской дорогѣ, соль изъ Одессы идетъ на станціи лежащія между Кіевомъ и Курскомъ, которыя прежде получали Крымскую соль черезъ Лозово-Севастопольскую и Азовскую дорогу. Конотопъ получалъ соль изъ Таганаша, а теперь соль идетъ туда изъ Одессы.

Хотя Перекопская соль считается лучшею, но она не можетъ конкурировать съ другими солями идущими черезъ Одессу, хотя цѣны всегда на Перекопскую соль относительно другихъ солей стоятъ такъ что если за нее даютъ 30 и 40 коп. за пудъ, то за другія соли только 18 и 20 коп. за пудъ.

Въ Москвѣ изъ Таганаша соль всетаки будетъ дешевле на 3—4 коп. противъ Одесской соли, но въ западный край ей теперь попадать очень трудно. Керченскую соль теперь также выгоднѣе возить на Одессу, нежели на Таганашъ.

Крымъ теперь не доставляетъ на сѣверъ Россіи, ни фруктовъ, ни растеній въ томъ количествѣ, какъ могъ бы это доставлять. На перевозку фруктовъ тарифъ былъ пониженъ желѣзной дорогой и перевозка ихъ отъ этого значительно увеличилась. Справедливо было бы сбросить съ фруктовъ правительственный налогъ, такъ какъ они идутъ съ поѣздами большой скорости только потому, что не могутъ идти съ поѣздами малой скорости. Растенія отправляются по желѣзнымъ дорогамъ только зимой, когда они находятся въ состояніи покоя; весной въ періодъ развитія перевозка ихъ невозможна, такъ какъ тарифъ на это время не понижается; слѣдовало бы дѣлать пониженіе тарифа и на это время, потому-что за границей Лукасъ дѣлалъ уже опыты перевозки растеній лѣтомъ и весной и они оказались удачны. Тарифъ на растенія слѣдуетъ уравнять съ тарифомъ на фрукты. Желѣзная дорога понизила тарифъ на фрукты на 60 коп. съ пуда, а теперь, съ прибавкой правительственнаго налога, стоимость перевозки достигла почти до прежней стоимости. Нагрузка фруктовъ производится небрежно и поэтому они часто приходятъ избитыми.

Перевозятся фрукты очень медленно; такъ напр. въ Полтаву фрукты были отправлены съ пассажирскимъ поѣздомъ и должны были прійдти черезъ 32 часа, а пришли только на пятыя сутки; и такая медленность въ перевозкѣ есть явленіе обыкновенное; замедленіе перевозки можно объяснить перегрузками въ Лозовой.

Лѣтніе фрукты должно перевозить въ спеціальныхъ вагонахъ съ вентеляціей. Гніеніе фруктовъ отъ подмочки усиливается, такъ какъ температура возвышается.

При перевозкѣ вина, съ боченками обращаются небрежно.

Бочки съ виномъ во время перевозки пробуравливаютъ и вино выпиваютъ, поэтому теперь вино начали отправлять въ двойныхъ бочкахъ. Въ одиночныхъ бочкахъ дыру пробуравливаютъ подъ обручемъ, выпиваютъ изъ бочки вино и затѣмъ опять набиваютъ обручъ, такъ что дыры замѣтить невозможно.

Въ концѣ засѣданія г Предсѣдателю были поданы: 1) записка г. Вальяно о необходимыхъ улучшеніяхъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ и 2) прошеніе Перекопскихъ солепромышленниковъ. Документы эти прилагаются (по вход. жур. №№ 387 и 389).

На станціи желѣзной дороги г. Предсѣдателю подалъ прошеніе багажный кондукторъ Осмаковъ; прошеніе это прилагается (по вход. жур. № 392).

Альма (11-го октября).

Домъ обыкновеннаго типа; одна половина занята квартирой начальника станціи, а другая остальными служащими, которые размѣщены довольно тѣсно.

Водоемное зданіе, въ немъ живутъ: женатый резервуарщикъ и холостой смазчикъ.

Казарма, въ которой помѣщается 11 человѣкъ рабочихъ, довольно удовлетворительная.

Товарная платформа на половину крытая; заложена вся фруктами.

На станціи лежитъ фруктовъ на 40 вагоновъ.

Бахчи-Сарай (11-го октября).

Въ засѣданіи Подкоммиссіи явились Бахчи-Сарайскій городской голова и мѣстные товароотправители. Городской голова представилъ два отношенія отъ 11-го октября за №№ 193 и 194, которыя прилагаются (по вход. жур. №№ 395 и 396).

На предложенные вопросы гг. присутствующіе добавили:

Вагоновъ для перевозки фруктовъ недостаточно. До сихъ поръ подвоза фруктовъ изъ деревень было не много, теперь же начинаютъ много подвозить, а грузить некуда, такъ какъ нѣтъ вагоновъ.

Мѣста для склада фруктовъ на станціи тоже нѣтъ, поэтому ихъ оставляютъ въ садахъ, а къ станціи подвозятъ мало.

Навѣсъ надъ товарной платформой очень малъ, такъ что для фруктовъ каждый годъ подъ нимъ не достаетъ мѣста, но Управленіе дороги, несмотря на это, не дѣлаетъ новаго навѣса. Навѣсъ особенно необходимъ для табаку, который можетъ подмокнуть и тогда совершенно испортится.

Крыши вагоновъ протекаютъ; просили, чтобы закрывали крыши вагоновъ идущихъ съ табакомъ брезентами, но имъ въ этомъ отказываютъ.

Отправка табаку задерживается на станціи по 3 и 4 дня. Въ тюки табакъ укладывается въ амбарахъ, но, чтобы не пропустить очереди, его необходимо вывести на станцію, гдѣ онъ и лежитъ по нѣсколько дней не отправленнымъ.

Скотъ часто заходитъ на полотно желѣзной дороги и попадаетъ подъ поѣзда. Необходимо поэтому дѣлать изгороди вдоль полотна дороги, когда она проходитъ около селеній.

Слѣдуетъ, чтобы желѣзная дорога устроила отъ станціи до

города шоссе, на свой счетъ; земля, по которой нужно провести шоссе, вся принадлежитъ городу. Подъ желѣзную дорогу городъ уступилъ землю даромъ.

Сторожа желѣзной дороги запахиваютъ городскую землю, сѣютъ на ней хлѣбъ и косятъ сѣно; слѣдуетъ, чтобы Управленіе дороги воспретило имъ это и лучше бы наблюдало за своими служащими.

Фруктовъ на Севастополь идетъ мало, а все больше въ Москву и Петербургъ. Въ Одессу фрукты совсѣмъ не отправляютъ; было сдѣлано нѣсколько опытовъ отправки туда фруктовъ, но очень скоро совсѣмъ прекратили.

Прежде тарифъ на фрукты съ поѣздами малой скорости на Москву былъ 74 коп. съ пуда, а на Петербургъ 65 коп. съ пуда, съ поѣздами же большой скорости на Москву 315 руб. 40 коп., а въ Петербургъ 360 руб. съ вагона. Теперь же провозная плата на Москву дешевле и разсчитана соотвѣтственно разстоянію. Теперь тарифъ вмѣстѣ съ государственнымъ налогомъ всетаки ниже прежняго, такъ какъ прежде фрукты шли по тарифу ⅛ коп. Теперь вслѣдствіе государственнаго налога фрукты начали отправлять съ поѣздами малой скорости.

Въ пути фрукты очень задерживаются, такъ, въ прошломъ году, поѣзда большой скорости доходили въ Москву въ 19 дней, а въ Полтаву ходили 5 дней. Причина такихъ задержекъ имъ неизвѣстна. Теперь поѣзда начали ходить лучше, такъ что въ Петербургъ поѣзда доходятъ черезъ 17 дней.

Табакъ можно отправлять круглый годъ.

Черезъ конторы табакъ отправляютъ только по желанію покупщиковъ, сами же никогда черезъ конторы не отправляютъ. Въ конторахъ табакъ и фрукты страхуются на случай пропажи и подмочки, за гниль же никто не отвѣчаетъ; страховая премія 30 к. со 100 р. въ Петербургъ и 20 к. въ Москву. Съ наложенными платежами фрукты и табакъ отправляютъ очень рѣдко.

Продажа табаку съ каждымъ годомъ увеличивается: Теперь цѣна на Бахчи-Сарайскій табакъ отъ 6 до 28 р. пудъ, а южнобережный доходитъ до 38 руб. за пудъ.

Если бы былъ пониженъ тарифъ на зелень, то въ Москву пошли бы всякаго рода овощи.

Въ тотъ же день Подкоммисія имѣла засѣданіе, на которомъ присутствовали: Предсѣдатель Правленія Лозово-Севастопольской дороги г. Струве, Директоръ отъ правительства той же дороги князь Дондуковъ-Корсаковъ, управляющій дорогой г. Паскинъ и инспекторъ дороги г. Климчицкій.

Предсѣдатель Подкоммиссіи. Въ настоящее время Лозово-Севастопольская дорога совсѣмъ не удовлетворяетъ потребностямъ

торговли. Станціи всѣ завалены хлѣбомъ, котораго лежитъ не отправленнымъ 1450 вагоновъ. На дорогу слышится ропотъ и неудовольствіе со всѣхъ сторонъ. Отправители говорятъ что еслибы была возможность отправлять хлѣбъ, то они вывезли бы на станціи хлѣба больше того сколько его лежитъ, но возможности къ отправки не предвидится въ ближайшемъ будущемъ.

Теперь на дорогѣ ходитъ только 3 товарныхъ поѣзда въ составѣ 25 вагоновъ въ каждомъ, изъ которыхъ съ Азовской дорогой обмѣниваютъ 40 вагоновъ въ день, и 20 вагоновъ идутъ на развозку общественныхъ шпалъ, такъ что для своихъ грузовъ остается только 15 вагоновъ. Если невозможно справиться съ перевозкой своихъ грузовъ, зачѣмъ было привлекать грузы Азовской дороги изъ Бѣлгорода и Барвенкова пониженіемъ тарифа на Севастополь до $^1/_{30}$ коп., а разъ это сдѣлано, то почему не понижены тарифы на Александровскъ и Геническъ, чтобы дать возможность хлѣбу двинуться и въ эти порты, не доходя до Севастополя; черезъ что возможно бы было скорѣе оборачивать вагоны, вслѣдствіе меньшаго ихъ пробѣга. Еще съ весны можно было разсчитывать на хорошій урожай и тогда же сдѣлать распоряженіе объ отмѣнѣ этаго тарифа. Между Лозовой и Екатеринославомъ вовсе нѣтъ движенія; Екатеринославская станція вся завалена лѣсомъ, который совсѣмъ не вывозится, а между тѣмъ торговцы обязались поставлять лѣсъ по контрактамъ на срокъ. Отъ Синельникова положеніе нѣсколько лучше; свободные 15 вагоновъ въ день распредѣляются между этими станціями; но всетаки и тутъ почти полная остановка въ вывозкѣ грузовъ. Подкоммиссія слышала, что задержка происходитъ отъ неимѣнія паровозовъ и что Управленіе дороги нанимаетъ ихъ отъ другихъ дорогъ; говорятъ, что скоро прибудутъ заказанные дорогой паровозы, и тогда количество товарныхъ поѣздовъ можно будетъ довести до 6-ти. Если это такъ, то мѣры эти нужно было принять съ весны и все приготовить къ тому времени когда хлѣбъ начинаютъ подвозить къ станціямъ. На это было мною обращено вниманія Управленія дороги еще въ маѣ мѣсяцѣ во время проѣзда по этой дорогѣ; тѣмъ болѣе, что можно было разсчитывать на большій еще урожай. Управленіе вѣроятно знало что скоро паровозовъ получить нельзя, такъ какъ отыскиваетъ ихъ уже цѣлый мѣсяцъ, и не позаботилось объ этомъ во время. Желательно знать, какія мѣры принимаетъ Управленіе дороги въ настоящее время, чтобы имѣть возможность вывести всѣ грузы? Какія мѣры будутъ приняты на будущее время, чтобы предупредить накопленіе подобныхъ залежей? Все ли приспособлено для 6 поѣздовъ? Не встрѣчается ли затрудненіе въ станціяхъ? Есть ли машинисты для ожидаемыхъ паровозовъ? и что

сдѣлано, чтобы избѣжать затрудненій съ водой на безводныхъ станціяхъ?

Г. Струве. Въ теченіи 5-ти лѣтъ дорога эта разсматривалась Правительствомъ какъ исключительно стратегическая и все на ней было приспособлено для движенія только трехъ товарныхъ поѣздовъ. Нѣсколько разъ онъ заявлялъ о томъ, что нужно усилить подвижной составъ; въ 1875 г. еще Правленіе просило чтобы было прибавлено 30 паровозовъ и расширены станціи и мастерскія, но до сихъ поръ этого не сдѣлано. Съ тѣхъ поръ выдали дорогѣ авансомъ только 1 мил. р. на нѣкоторыя постройки. Тогда Правленіе просило 1,800,000, а теперь, чтобы привести дорогу въ порядокъ, нужно уже 8,000 м. р. Несостоятельность дороги оказалась полная, какъ только сдѣлана была со стороны Правленія попытка къ привлеченію грузовъ. Поэтому считаетъ обвиненіе Правленія и Управленія несправедливымъ. Правленіе не знало что не разрѣшатъ увеличить облигаціонный капиталъ, а на милліонъ рублей сдѣлать много нельзя. Пониженіе тарифа на Александровскъ и на Геническъ не могло бы ускорить перевозку хлѣба; тарифъ до $^1/_{30}$ пониженъ еще 2 года тому назадъ, а частыя пониженія и повышенія тарифа дѣлать невозможно. Съ весны не могли предвидѣть такого моментальнаго накопленія грузовъ на станціяхъ и надѣялись ко времени вывоза хлѣба нанять паровозы. Больше 6-ти товарныхъ поѣздовъ дорога по своимъ условіямъ пропускать не можетъ.

Съ февраля мѣсяца стараются о томъ, чтобы улучшить на дорогѣ воду; такъ на станціяхъ Мелитополь и Таганашъ производятся опыты очищенія воды, для чего построены особыя зданія, но на опыты эти Правленіе смотритъ только какъ на предварительные. Кромѣ того есть особые водяные поѣзда, которые перевозятъ воду въ желѣзныхъ бакахъ изъ Геническа; но все это обезпечиваетъ дорогу водой только въ этомъ году.

Г. Паскинъ. Станція Славгородъ не представляетъ затрудненія относительно воды, потому что сосѣднія станціи обильны водой. Для того, чтобы дойти до возможности пускать 6 товарныхъ поѣздовъ, уже цѣлый мѣсяцъ отыскиваютъ хорошіе паровозы; теперь обратились къ Донецкой дорогѣ, которая и обѣщала дать въ наймы 26 паровозовъ; одинъ изъ нихъ уже прибылъ, остальные принимаются, сдача паровозовъ замедлилась оттого, что посланный агентъ не имѣлъ права подписать условія; теперь ему выслано на это полномочіе. Управленіе сошлось съ Коломенскимъ заводомъ, на которомъ заказано 33 паровоза, съ разсрочкою уплаты на нихъ по 40 руб. въ день; не доставлено еще 17 паровозовъ, остальные-же приняты. При этихъ условіяхъ черезъ двѣ недѣли будутъ пускать 6 товарныхъ поѣздовъ; че-

резъ 2 дня пойдетъ 4-й поѣздъ, а не позже 10 дней и 5-тый. Машинисты для нанимаемыхъ паровозовъ на половину есть, а остальные нанимаются въ настоящее время. Въ прошломъ году пропускали 5 и 6 воинскихъ поѣздовъ и поэтому задержекъ въ водѣ и въ расположеніи путей на станціяхъ не можетъ быть, а вся задержка за паровозами.

Предсѣдатель. Теперь изъ 35 вагоновъ, остающихся для собственныхъ грузовъ дороги, 20 вагоновъ отдѣляется для перевозки общественныхъ шпалъ; чѣмъ это объясняется?

Князь Дондуковъ-Корсаковъ. Караваны съ лѣсомъ пришли въ Екатеринославъ на цѣлый мѣсяцъ позже, отчего запоздала и развозка шпалъ по линіи; запасныхъ же шпалъ у дороги нѣтъ, такъ какъ для этого нѣтъ денегъ.

Г. Предсѣдатель. Подкоммиссія не могла не обратить вниманія и на неудовлетворительное хозяйство дороги. Напр., нельзя считать правильною поставку Елисѣевымъ каменнаго угля, онъ не углепромышленникъ, а коммиссіонеръ и съ нимъ поэтому менѣе выгодно имѣть дѣло, нежели прямо съ углепромышленниками. Если-бы всѣ цѣны его были ниже или уголь былъ-бы лучшаго качества нежели у другихъ, а то и этого нѣтъ; не высокая доброкачественность угля доказывается отзывами машинистовъ, которые находятъ, что его уголь хуже угля Иловайской. На Донецкой дорогѣ разные шахто-владѣльцы заявляли Подкоммиссіи что они ставятъ уголь Елисѣеву для Лозово-Севастопольской дороги. Контрактомъ съ Елисѣевымъ Правленіе дороги лишило себя возможности пользоваться выгодами представляемыми Донецкой дорогой. Уголь Иловайской тоже не дешевъ; такъ Подкоммиссіи заявляли въ Александровскѣ, что уголь съ провозомъ можно тамъ получать по 13 коп., а г-жа Иловайская ставитъ на Лозовую, т. е. на болѣе близкій пунктъ, уголь по 14 коп. Странно также, что дорога, идущая по безлѣсной мѣстности, употребляетъ дрова для отопленія квартиръ и зданій. При дороговизнѣ дровъ, печи въ новыхъ строящихся зданіяхъ кладутся вездѣ для топки дровами.

Г. Струве. Правленіе имѣло хорошіе отзывы объ угляхъ Голубовскихъ и Орѣховскихъ; надъ ними были сдѣланы опыты, которые и показали, что они лучше другихъ углей; тогда только и было заключено съ г. Елисѣевымъ, какъ съ уполномоченнымъ г. Губонина, условіе на поставку этого угля. Для дороги выгода тутъ была въ томъ, что она могла кредитоваться на 500 т. пудовъ угля; запаснаго капитала у дороги не было и поэтому кредитъ этотъ былъ въ нѣкоторомъ родѣ выходомъ. Когда Елисѣевъ отказался отъ поставки исключительно Голубовскаго и

Орѣховскаго углей, то Правленіе разрѣшило ему поставлять и другіе угли, но только по цѣнѣ г-жи Иловайской.

Когда заключалось условіе на поставку угля съ г-жей Иловайской, то цѣна ея была самая дешевая, поэтому съ ней и заключено условіе. Но не все нужное для дороги количество угля законтрактовано у Елисѣева и Иловайской; уголь получается и изъ Севастополя, изъ Геническа и отъ князя Долгорукова по $13^1/_2$ коп. за пудъ. Съ развитіемъ движенія, угля нужно на 3 м. пудовъ больше, противъ поставокъ Елисѣева и Иловайской, которые и могутъ быть куплены у другихъ лицъ.

Г. Паскинъ. Въ Павлоградѣ дрова стоятъ 18 руб., цѣна ихъ доходитъ до 23 руб. за куб. саж. По станціямъ дровъ употребляется мало и только для нѣкоторыхъ потребностей.

Г. Предсѣдатель. На Лозово Севастопольскую дорогу шпалы ставятся по 65 коп. за штуку, а Донецкая (какъ слышно) въ Екатеринославѣ же покупаетъ шпалы по 51 коп. за штуку; при этомъ нужно принять въ разсчетъ то, что Донецкая дорога не имѣетъ въ Екатеринославѣ тѣхъ удобствъ для перевозки, какъ Лозово-Севастопольская дорога, которой принадлежитъ вѣтвь идущая на пристань.

Въ Екатеринославѣ жаловались, что Файнбергъ, со времени заключенія поставки на шпалы для Лозово-Севастопольской дороги, завладѣлъ на пристани почти всей землей, такъ что для остальныхъ лѣсопромышленниковъ совсѣмъ нѣтъ мѣста.

Г. Струве. Лозово-Севастопольская дорога не можетъ отвести мѣста для складовъ, потому-что у нея самой на пристани нѣтъ много мѣста. Когда заключался контрактъ съ Файнбергомъ, то никто не бралъ меньше 60 коп. за шпалу; цѣна же Файнберга потому выше, что Управленіе строго относится къ шпаламъ при пріемкѣ ихъ и сильно бракуетъ. Заготовку шпалъ нужно было дѣлать непремѣнно въ одномъ мѣстѣ, а другого такого мѣста какъ Екатеринославъ — на дорогѣ нѣтъ. Время для поставки шпалъ выбрано дѣйствительно неудобно, но въ будущемъ году поставка ихъ будетъ окончена къ 1-му мая.

Г. Паскинъ. Агентъ дороги распоряжается на Екатеринославской пристани только распредѣленіемъ вагоновъ; а землю если и можетъ распредѣлять, то только въ предѣлахъ дамбы.

Г. Предсѣдатель. Помѣщенія для служащихъ вообще неудовлетворительны; есть станціи, напр. Рыково и Соляная, гдѣ даже высшіе служащіе помѣщены плохо, а низшіе помѣщены хуже чѣмъ на какой нибудь другой дорогѣ. Конопатки въ зданіяхъ нѣтъ и слѣдовъ, и въ стѣны пробиваетъ дождь. На Азовской дорогѣ и то постройка всетаки лучше. Деревянныя постройки стоятъ очень дорого и лѣсъ, какъ водяной, не хорошъ для по-

строекъ. Было-бы выгоднѣе строить каменныя зданія, можетъ быть они обойдутся дороже деревянныхъ, но за то прочнѣе. Землянки построенныя 2—3 года тому назадъ отвратительны, а между тѣмъ постройка каждой обходилась до 500 руб. Есть почти годные вагоны, требующіе самаго незначительнаго ремонта, въ которыхъ живутъ служащіе, а между тѣмъ каждый вагонъ стоитъ 1200 руб.

Г. Струве. Два уже года хлопочетъ, чтобы дали дополнительный капиталъ на постройку жилыхъ помѣщеній, такъ какъ служащихъ некуда помѣщать. Верста дороги, со всѣми тонелями, стоила $51^1/_2$ т. руб., а изъ такой суммы нельзя было построить достаточнаго числа помѣщеній. Если разрѣшатъ увеличеніе облигаціоннаго капитала, то Правленіе имѣетъ въ виду дополнительныя зданія, въ количествѣ 1500 кв. саж., строить каменными. Бараковъ вообще больше строить не намѣрены. Начальникъ ремонта заявилъ ему, что конопатка въ домахъ вся выгорѣла.

Помѣщенія низшихъ служащихъ отвратительныя, но это потому, что по мѣрѣ развитія движенія являлась потребность въ новыхъ служащихъ, а жилыхъ помѣщеній для нихъ не было.

Г. Предсѣдатель. На дорогѣ движеніе не очень сильно развилось, потому-что болѣе трехъ товарныхъ поѣздовъ до сихъ поръ не пускали.

Вагоны во всякомъ случаѣ можно-бы было замѣнить бараками, которыхъ не потребовалось-бы большее число.

Г. Струве. Правительство контролируетъ отчеты дороги и оно вычеркнуло-бы если-бы въ смѣту были внесены 6000 р., нужные для постройки бараковъ; поэтому ихъ въ смѣту и не вносили, а ждали разрѣшенія на увеличеніи облигаціоннаго капитала; служащіе-же до этого времени оставлялись жить въ вагонахъ.

Г. Предсѣдатель. Дорога не оказываетъ никакой помощи для распространенія каменнаго угля; складовъ для угля на станціяхъ совсѣмъ нѣтъ. Правила о публичной продажѣ угля и условія, какими обставлена эта продажа, въ высшей степени неудовлетворительны.

Г. Струве. Углепромышленники нигдѣ еще не заявляли, чтобы имъ отводилась на станціяхъ земля для складовъ угля.

Г. Паскинъ. Когда углепромышленники обращались съ просьбой объ отводѣ имъ земли для склада угля, то имъ всегда отводили землю; такъ въ Екатеринославѣ отведены два участка для склада угля; но теперь эти участки закрыты вслѣдствіи подвоза хлѣба на станцію.

Г. Предсѣдатель. Считаетъ-ли возможнымъ Управленіе до-

роги дозволять частнымъ лицамъ устраивать на станціяхъ склады для товаровъ?

Г. Струве. Управленіе всегда это разрѣшало, на извѣстномъ разстояніи отъ станціи, и съ обязательствомъ снести постройки по первому требованію.

Г. Предсѣдатель. Какія мѣры думаетъ принять Правленіе, противъ пониженія юго-западными дорогами тарифа на соль до $^1/_{80}$ коп.?

Г. Паскинъ. Одесская дорога понизила тарифъ на соль до $^1/_{80}$, потому что съ ней конкурировали чумаки, которые возятъ хлѣбъ въ Одессу, а оттуда назадъ везутъ соль; она хочетъ убить чумацкій извозъ и по этому возитъ себѣ въ убытокъ. Когда Одесская дорога понизили тарифъ на соль до $^1/_{80}$ коп., то одинъ солепромышленникъ представилъ въ Управленіе дороги разсчетъ на перевозку соли по $^1/_{60}$ коп.; разсчетъ этотъ былъ провѣренъ въ контролѣ и по провѣркѣ представленъ въ Правленіе, которое вѣроятно и разрѣшитъ понизить тарифъ на соль до $^1/_{60}$ коп.

Г. Предсѣдатель. Какія радикальныя мѣры Правленіе считаетъ необходимыми, чтобы дорога отвѣчала потребностямъ торговли?

Г. Струве. Для этого нужно: 1) 60 новыхъ паровозовъ; 2) расширеніе мастерскихъ, исчисленное въ 230 т. руб. сер.; 3) усиленіе водоснабженія на нѣкоторыхъ станціяхъ, изысканіе на которое уже сдѣлано; 4) устройство промежуточныхъ станцій и 5) укладка втораго пути отъ Севастополя до Симферополя. Послѣднія два условія необходимы для пропуска болѣе нежели шести товарныхъ поѣздовъ.

При движеніи каменнаго угля, съ однимъ путемъ управляться нельзя, но объ этомъ не было еще и рѣчи. На каждый поѣздъ необходимо 10 паровозовъ и 150 вагоновъ, не считая тѣхъ которые находятся въ ремонтѣ.

Въ Севастополѣ Подкоммиссіи доставлена копія съ разцѣночной вѣдомости по увеличенію провозной силы Лозово-Севастопольской желѣзной дороги, которая представлена въ Министерство. Вѣдомость эта прилагается (по вход. жур. № 400).

Бельбекъ (12-го октября).

Жилой домъ, половина его занята квартирой начальника станціи; въ другой половинѣ въ одной комнатѣ живетъ помощникъ начальника станціи съ женой и 5-ю дѣтьми, телеграфистъ и жандармъ; у всѣхъ у нихъ кухня общая; помѣщенія сырыя и крыша дома протекаетъ.

Въ водоемномъ зданіи живетъ резервуарщикъ; въ этомъ же зданіи устроена водокачка, въ которой живетъ машинистъ.

Инкерманъ (12-го октября).

Въ пассажирскомъ домѣ квартира начальника станціи, состоящая изъ двухъ маленькихъ комнатъ; контора станціи помѣщается въ маленькой комнатѣ; въ одной комнатѣ живутъ 3 стрѣлочника и 2 сторожа, а за перегородкой устроены двѣ комнаты для телеграфистовъ.

Для помощника начальника станціи нанимается комната въ частномъ домѣ, за 5 рублей въ мѣсяцъ.

Въ Севастополѣ Подкоммиссіей получено заявленіе отъ жителя г. Балаклавы Солоникія, которое прилагается (по вход. жур. № 397).

Севастополь (13, 14 и 15-го октября).

13-го октября къ г. Предсѣдателю явились жители г. Балаклавы—Метакса, Бамбуки, Генали и Ватекіати, которые заявили, что:

Дамба Лозово-Севастопольской дороги, пересѣкающая Черную Рѣчку, мѣшаетъ проходу воды, которая по этому и затопляетъ ихъ землю. Въ этомъ мѣстѣ дамбы, не устроено ни моста, ни трубы для пропуска воды. Отъ разлива Черной рѣчки часть ихъ земли пропадаетъ совершенно непроизводительно. Со времени открытія дороги они обращались въ Управленіе дороги и къ различнымъ желѣзнодорожнымъ агентамъ о томъ, чтобы сдѣлали что нибудь для того чтобы не было подтоповъ, но до сихъ поръ не получили никакого удовлетворенія.

Приглашенный по этому случаю г. инспекторъ дороги объяснилъ:

Онъ слышалъ объ этомъ дѣлѣ не отъ лицъ сдѣлавшихъ заявленіе, а отъ предводителя дворянства. Въ дамбѣ устроенъ мостъ шириною въ 15 саженъ и кромѣ того всѣ ручейки соединяются въ одну отводную канаву, которая имѣетъ склонъ къ рѣчкѣ; по этому, по его мнѣнію, подтоповъ быть не должно. Подробно-же онъ этаго дѣла не изслѣдовалъ и полагаетъ, что если дамба дѣйствительно мѣшаетъ пропуску воды, то нужно будетъ устроить трубу.

Г. Метакса заявилъ, что отводная канава не глубока и часто засоряется, отчего вода при повышеніи затопляетъ луга; чтобы устранить это—единственное средство устроить въ дамбѣ еще трубу.

Спрошенный г. Предсѣдателемъ, по вопросу о постройкѣ пассажирскихъ зданій на станціяхъ Инкерманъ и Рыково, г. инспекторъ дороги объяснилъ:

Давно уже предположено на этихъ станціяхъ построить пассажирскіе дома, но до сихъ поръ на постройку ихъ не открывали кредита. Въ настоящее время нужныя для этого суммы уже ассигнованы и скоро будетъ приступлено къ постройкѣ и самыхъ домовъ.

14-го октября Подкоммиссія осматривала станцію и пристань; по осмотру оказалось:

Въ подвальномъ этажѣ пассажирскаго зданія, помѣщаются: кладовая службы движенія, въ которой живетъ также ламповщикъ; комната, въ которой живутъ 6 стрѣлочниковъ и 5 сторожей, изъ нихъ одинъ женатый; въ помѣщеніи этомъ сыро и живущіе жалуются, что при вставаньи утромъ чувствуютъ въ головѣ большую тяжесть отъ сырости.

На верху пассажирскаго зданія помѣщается между прочимъ фельдшеръ, тутъ же находится аптека и пріемный покой.

Зданіе, въ которомъ находится отдѣленіе магазина, въ нижнемъ этажѣ складъ керосина.

Въ 3-хъ деревянныхъ сараяхъ и на двухъ дворахъ сложены различныя желѣзнодорожныя принадлежности и тутъ-же между прочимъ сохраняются 10 фельдшерскихъ ящиковъ съ наборами при нихъ. Черепица, балки и нѣкоторыя желѣзныя вещи сложены внѣ дворовъ, около полотна желѣзной дороги. Подъ одной крышей съ магазиномъ живетъ сторожъ, который тутъ же готовитъ себѣ кушанье.

Жилой домъ, въ которомъ помѣщается контора начальника мастерскихъ и живутъ нѣкоторые служащіе.

Крытая товарная платформа, на которой находится пакгаузъ, занятый складомъ различныхъ припасовъ и одежды для ремонтныхъ рабочихъ. Вещи эти покупаются начальникомъ дистанціи и выдаются рабочимъ въ счетъ жалованья; на покупную цѣну накладывается 20%, на расходы по перевозкѣ, наемъ кладовщика и проч.

Платформа сдана въ аренду гг. Вальяно и Грипари, за 75 р. въ мѣсяцъ, но черезъ двѣ недѣли, по извѣщеніи, они должны ее очистить.

Вагонныя мастерскія для ремонта не болѣе какъ восьми вагоновъ.

Въ пяти вагонахъ живутъ временные рабочіе, которые варятъ себѣ пищу въ особомъ баракѣ.

Въ двухъ вагонахъ устроена мастерская для мелкихъ починокъ.

Стрѣлочная постовая будка съ двойными стѣнами и двойнымъ поломъ.

На землѣ Общества устроены амбары принадлежащіе Николаевскому банку, земля отдана безплатно; амбары эти должны быть снесены по первому требованію.

На станціи всего 14 стрѣлочниковъ, изъ нихъ только 6 человѣкъ живетъ на станціи, а остальные на своихъ квартирахъ.

По объясненію управляющаго дорогой на всю линію дороги заказано 300 брезентовъ, въ 45 квад. аршинъ каждый, изъ нихъ 150 штукъ уже получено, а 100 уже выслано.

На вопросы, предложенные г. Предсѣдателемъ, станціонный фельдшеръ объяснилъ: участокъ его простирается отъ Симферополя до Севастополя, но на Бельбекѣ живетъ другой фельдшеръ, собственно только для Бельбека. Особыхъ часовъ для пріема больныхъ не назначено; по инструкціи онъ обязанъ являться къ каждому пассажирскому поѣзду, что имъ и исполняется, если только онъ не на линіи. Трудно, больныхъ отправляетъ въ лазаретъ; въ пріемномъ покоѣ больной остается только до перваго отходящаго поѣзда. Управленіе дороги вошло въ соглашеніе съ городскимъ врачемъ о томъ, чтобы онъ, за извѣстную годовую плату, принималъ больныхъ у себя дома и въ случаѣ требованія являлся на станцію.

Больныхъ съ 1-го января по 14-е октября всего 2113; большею частію лихорадками. Хинина въ годъ выходитъ до 20 фун.

Жалованья онъ получаетъ 40 р., и 20 р. разъѣздныхъ.

15-го октября фельдшеръ представилъ двѣ вѣдомости о движеніи приходящихъ больныхъ за 1878 и 1879 года и двѣ годовыхъ вѣдомости о движеніи болѣзней за 1878 и 1879 года, которыя прилагаются (по вход. жур. №№ 402, 403, 404 и 405).

б) **Пристань.**

По западному берегу Южной бухты идетъ рельсовый путь отъ станціи къ пристани.

Товарная платформа крытая, довольно хорошая. За платформой построены два каменные пакгауза, вмѣстимостью оба въ 4 тыс. четв., отданные въ аренду гг. Грипари и Дуранте.

Тутъ же на берегу построены городомъ каменные амбары для хлѣба и строются еще нѣсколько новыхъ; амбары эти отдаются въ наймы частнымъ лицамъ.

14 и 15-го октября Подкоммиссія имѣла засѣданія въ зданіи городской управы, на которыхъ присутствовали г. городской голова, военный инженеръ г. Еранцевъ, торговцы хлѣбомъ гг. Грипари и Дуранте и другіе мѣстные торговцы; на предложенные вопросы гг. присутствующіе объяснили:

а) Въ засѣданіи 14-го октября.

Въ данный моментъ для вывоза всего хлѣба сложеннаго на станціяхъ, 6-ти товарныхъ поѣздовъ на Лозово-Севастопольской дорогѣ мало, но если по дорогѣ будутъ ходить постоянно 6 товарныхъ поѣздовъ, то этого для Севастопольской торговли вполнѣ достаточно.

Въ прошлые года движеніе по этой дорогѣ было гораздо правильнѣе нежели въ этомъ году.

Платформы на станціяхъ не имѣютъ достаточнаго свѣса, такъ что боковой дождь забиваетъ сложенный на нихъ хлѣбъ; желательно, чтобы самыя платформы были расширены и чтобы свѣсъ крышъ былъ увеличенъ; но если этого нельзя сдѣлать то и обшитыя досками съ боковъ платформы, съ пролетами между обшивкой, будутъ тоже довольно удобны.

Рогожи для покрышки мѣшковъ съ хлѣбомъ вредны, такъ какъ хлѣбъ подъ ними прѣетъ. Цыновки для покрышки мѣшковъ въ плотную также не приносятъ пользы, такъ какъ черезъ нихъ проходитъ дождь, но если бы изъ цыновокъ устраивались навѣсы на подпоркахъ, то они были бы хороши.

Самимъ же отправителямъ не позволяютъ строить надъ сложеннымъ хлѣбомъ деревянные навѣсы; на словахъ просили разрѣшенія поставить только 4 подпорки и положить на нихъ тонкія доски, но и это не позволили.

Очереди ведутся правильно и если есть злоупотребленія, то небольшія.

Вообще если подвижной составъ не будетъ увеличенъ, то мелкія злоупотребленія всегда будутъ и отправители сами будутъ имъ потворствовать.

Переборы случаются почти постоянно; а если есть недоборъ то его немедленно взыскиваютъ, безъ чего нельзя получить груза, а переборы возвращаютъ очень медленно и ихъ вообще трудно получить.

Строить свои магазины на станціяхъ не позволяютъ, но если-бы это дозволяли, то многіе отправители построили бы такіе магазины.

(Нѣкоторые отправители выразили мнѣніе, что такая постройка частныхъ магазиновъ будетъ равносильна монополіи, такъ какъ земли на станціяхъ 3-го и 4-го классовъ не болѣе 100—150 саж. и нѣсколько человѣкъ захватили-бы всю землю, поэтому не слѣдуетъ по ихъ мнѣнію допускать на станціяхъ частныхъ построекъ).

Если бы разрѣшено было отправителямъ строить магазины на землѣ принадлежащей Обществу дороги, то слѣдуетъ, чтобы хлѣбъ сложенный въ нихъ включался въ очередь, какъ-бы вы-

везенный на станцію, причемъ всякій отправитель обязанъ бы былъ заявить находящееся у него въ складѣ количество хлѣба и въ случаѣ если не погрузитъ его, въ поданные по очереди вагоны, то обязывается заплатить за простой каждаго вагона. Возможно также чтобы частные склады, построенные на станціяхъ, считались какъ-бы принадлежащими желѣзной дорогѣ, причемъ прикащики складовъ обязаны-бы были подчиняться во всемъ начальнику станціи, который могъ бы входить въ амбары для провѣрки заявленнаго груза.

У г. Дуранте есть магазинъ въ Курманъ-Кемельчи построенный имъ на частной землѣ, онъ просилъ, чтобы хлѣбъ сложенный въ этомъ магазинѣ включался въ общую очередь, но ему въ этомъ отказали. Въ Курманъ-Кемельчи ему даютъ $^1/_3$ всѣхъ вагоновъ, такъ какъ онъ тамъ самый крупный отправитель, а магазинъ онъ выстроилъ тамъ потому, что въ Севастополѣ нѣтъ мѣста.

Если-же нельзя позволить отправителямъ строить склады на землѣ принадлежащей Обществу, то пусть-бы проводили хотя пути къ складамъ построеннымъ на частной землѣ.

Но самое выгодное для отправителей — это, чтобы желѣзная дорога была устроена такъ, чтобы она отправляла все вывезенное количество грузовъ и чтобы имѣла достаточно своихъ складовъ.

Членъ Коммиссіи Титовъ замѣтилъ, что будетъ правильнѣе если дорога сама будетъ устраивать достаточно складовъ, потому что отправитель въ этомъ случаѣ не привязанъ къ станціи какъ тогда, когда у него построенъ тамъ постоянный складъ. Продолжить запасные пути къ частнымъ складамъ не всегда возможно по условіямъ станціи.

Г. Грипари заявилъ, что въ прошломъ году послѣ снятія блокады онъ на словахъ предлагалъ Управленію дороги дать 300 т. руб. сер. на наемъ паровозовъ, для того чтобы ускорить перевозку хлѣба, съ тѣмъ условіемъ, чтобы сумма эта засчитывалась въ плату за перевозку его грузовъ; но дѣло это ничѣмъ не кончилось.

Г. Предсѣдатель обратилъ вниманіе на то, что нельзя-ли распредѣлять вагоны для хлѣба посредствомъ особыхъ выборныхъ отъ отправителей.

Г. Грипари. Распредѣленіе вагоновъ выборными находитъ неудобнымъ, такъ какъ нельзя сразу опредѣлить сколько и когда на станціи будетъ хлѣба. Самое лучшее, чтобы была очередь по времени ввоза хлѣба на станцію, причемъ всѣ прикащики должны быть допущены до контроля количества заявленнаго груза; очередная-же книга должна имѣть характеръ жалобной книги.

Желательно перейдти къ перевозкѣ хлѣба въ ссыпную, причемъ вагоны должны быть обиты внутри жестью, такъ какъ хлѣбъ въ такихъ вагонахъ лучше сохраняется и крышки вагоновъ должны запираться замками.

Ссыпка хлѣба въ амбары можетъ быть устроена механическая.

Но перейти къ перевозки хлѣба по американскому способу (съ элеваторами) считаютъ неудобнымъ, такъ какъ смѣшивать разные хлѣба и разные сорта невозможно, потому что отъ этаго падаетъ за границей цѣна хлѣба. У одного-же торговца бываетъ 3, 4 и 5 разныхъ сортовъ хлѣба; одна гирка имѣетъ 150 сортовъ. Впрочемъ всѣ сорта хлѣба можно сократить до 10 сортовъ. Какъ приступить къ устройству элеваторовъ не знаютъ, такъ какъ имъ неизвѣстно какая система элеватора считается лучшей.

Усышку хлѣба вмѣстѣ съ утечкой нужно считать отъ 1 до 4%; сколько составляетъ изъ этаго одна усышки не знаютъ. Въ іюнѣ мѣсяцѣ дѣлали опыты съ усышкой и на 5 пудовъ получалось 5 ф. усышки, поэтому ее нужно считать отъ 1 до 2½%.

При перевозкѣ хлѣба въ ссыпную сохранится до 3% на утечкѣ. Если сухой хлѣбъ лежитъ въ сыромъ мѣстѣ, то онъ увеличивается въ вѣсѣ, но качество его ухудшается.

Лѣсопромышленникъ г. Долгиленко заявилъ, что у него есть лѣсъ купленный въ Екатеринославѣ, который онъ не можетъ перевезти, такъ какъ ему уже цѣлый мѣсяцъ не даютъ ни одного вагона; поэтому ему придется оставить зимовать лѣсъ на Екатеринославской пристани.

Севастополь получаетъ много лѣса изъ Херсона, но есть такіе сорта которые выгоднѣе возить изъ Екатеринослава.

Севастопольскій портъ имѣетъ огромное преимущество передъ всѣми остальными портами Чернаго и Азовскаго морей. Выгоды его противъ другихъ портовъ заключаются въ слѣдующемъ: 1) въ Севастополѣ хлѣбъ грузится прямо на суда, между тѣмъ какъ въ Таганрогѣ нагрузка стоитъ отъ 50 коп. до 1 р. 40 к.; 2) фрахтъ изъ Севастополя дешевле, по крайней мѣрѣ на 50 сант. съ шаржа пшеницы, противъ другихъ портовъ; 3) въ другихъ портахъ есть расходы на провозъ хлѣба въ городъ, отвозъ его на пристань и отвозъ на рейдъ, на разстояніи 25—30 верстъ, чего нѣтъ въ Севастополѣ; здѣсь подвозъ хлѣба со станціи до пакгауза стоитъ по тарифу 1/30 коп. за 6 верстъ пути, т.-е. 72 к. съ вагона; 4) страховая премія изъ Севастополя стоитъ 1½ %, а изъ портовъ Азовскаго моря 2¼%, и начиная съ 1-го сентября увеличивается черезъ каждые 15 дней, потому что въ это время Азовское море становится опасно.

Всѣ эти условія дѣлаютъ то что четверть хлѣба въ Севастополѣ обходится на 70 к. дешевле, нежели въ другихъ портахъ. Фрахтъ во Францію изъ Севастополя 2 ф. 25 сан., а изъ Азовскаго моря 3 ф. на шаржъ пшеницы (100 шаржей=82 четв.); на Англію 30 шил., а изъ Азовскаго моря 45 шил. на тонну сала (тонна сала=10 четв.). Разница въ отношеніяхъ цѣнъ на Францію и на Англію зависитъ оттого что во Францію хлѣбъ идетъ на парусныхъ судахъ, а въ Англіи на пароходахъ; пароходы же берутъ дешевле, оттого что ходятъ скорѣе и слѣд. могутъ сдѣлать больше рейсовъ. Пароходы и парусныя суда всѣ приходятъ въ Севастополь безъ груза, а если и есть грузъ, то фрахтъ его самый незначительный.

Выгрузка баласта обходится судну отъ 200 до 300 руб., количество его зависитъ отъ устройства судна; пароходы приходятъ почти совсѣмъ безъ балласта.

Выгрузка изъ вагоновъ въ нижній этажъ магазина или на платформу стоитъ 1 р., съ вагона; во 2-й этажъ 2 р. и въ 3-й этажъ 3 р.

Выгрузка изъ магазина на судно стоитъ 5 к. съ четверти; вѣсъ стоитъ 1 коп. съ четверти; лопаты и др. принадлежности 3 коп. съ четверти и мѣшки, если движеніе идетъ правильно, стоятъ 8 коп. съ четверти, считая, что мѣшокъ обернется нѣсколько разъ (теперь же мѣшки стоятъ до 1 руб. съ четверти); такъ что въ Севастополѣ выгрузка обходится въ среднемъ до 20 коп. съ четверти.

Въ Таганрогѣ, передъ замерзаніемъ, перевозка на рейдъ доходитъ до 1 р. 50 коп. съ четверти.

Маріупольской портъ также не можетъ конкурировать съ Севастополемъ, такъ какъ зимой тамъ тоже нельзя грузиться. Въ Севастополѣ пароходъ вмѣстимостью 12 т. четв. можетъ нагрузиться при готовомъ грузѣ въ 4—6 дней, въ Таганрогѣ когда море тихое, то тоже можно нагрузить такое судно въ это же время, но при волненіи нагрузка продолжается до 15 дней.

Геническъ и Александровскъ работаютъ хорошо, но только въ лѣтнее время. Геническъ никогда не отправлялъ болѣе 24 т. четв. въ годъ. Грипари торговалъ тамъ и знаетъ что съ проведеніемъ желѣзной дороги подвозъ туда хлѣба даже увеличился.

Ко всему этому нужно еще присоединить перегрузку въ Керченскомъ проливѣ, которая также представляетъ большое неудобство.

Изъ Севастополя хлѣбъ за границу отправляется круглый годъ, такъ какъ портъ не замерзаетъ, а въ Азовскихъ портахъ отправка къ зимѣ увеличивается, такъ какъ стараются вывести все до замерзанія портовъ.

Всѣ эти удобства +70 коп. съ четверти сбереженія на расходахъ, даютъ Севастополю большое преимущество передъ портами Азовскаго моря.

Если бы Севастопольская дорога держала даже тарифъ $^1/_{36}$, на перевозку хлѣба, т. е. около 70 к. съ четверти дороже, то послѣ 15 ноября хлѣбъ всетаки пошелъ бы на Севастополь, такъ какъ портъ не замерзаетъ всю зиму; кромѣ того въ Севастополѣ есть постоянныя конторы которымъ отправлять хлѣбъ въ другія порта неудобно, и у этихъ конторъ наняты уже амбары на цѣлый годъ.

Магазиновъ для склада хлѣба въ Севастополѣ мало, тогда какъ въ Таганрогѣ и Маріуполѣ ихъ гораздо больше.

Въ настоящее время въ Севастополѣ городскихъ магазиновъ на 40 т. четв., Николаевскаго банка на 10 т. четв. и частныхъ на 22 т. четв., всего же на 72 т. четв.

Теперь готовъ уже одинъ городской магазинъ на 18 т. четв. къ 1-му декабря будетъ готовъ магазинъ еще на 18 т. четвер. и къ 1-му января будетъ еще готовъ одинъ на 5 т. четв. слѣд. городскихъ магазиновъ будетъ еще на 40 т. четв.

На площади около станціи въ настоящее время строятся частныхъ 3 магазина, которые и будутъ готовы къ 1-му декабря, на 6 т. четв. каждый, что составитъ еще 18 т. четв., но тамъ есть мѣста для постройки еще 13 такихъ магазиновъ, постройку которыхъ городъ сдаетъ частнымъ лицамъ.

Подвозку хлѣба, изъ этихъ послѣднихъ магазиновъ къ пристани, можно производить черезъ соединительный путь, или же на восточномъ берегу южной бухты можно устроить такую же пристань какъ и на западномъ, такъ какъ тамъ глубина у берега на столько значительна, что суда могли бы приставать прямо къ пристани.

За городскіе магазины городъ беретъ 2,700 р. аренды въ годъ. Подъ выстройку же городъ сдаетъ землю на слѣдующихъ условіяхъ: каждый магазинъ долженъ занимать мѣста 100 кв. саж. подъ зданіемъ и 40 кв. саж. подъ дворомъ; за 100 кв. с. плата полагается по 2 р. съ сажени, а за 40 кв. саж. подъ дворомъ по 1 р. съ сажени, при чемъ плата эта не можетъ быть увеличена въ теченіи 15 лѣтъ; а затѣмъ если городъ не сойдетея въ платѣ съ владѣльцемъ магазина, то всѣ строенія должны быть снесены.

Въ городскихъ магазинахъ по условію должно помѣщать хлѣба: 4 т. четв. въ 1-мъ этажѣ; $2^1/_2$ т. во 2-мъ и $1^1/_2$ т. въ 3-мъ эт. а всего 8 т. четв.

Въ амбарахъ этихъ хлѣбъ дѣлаетъ 2 и 3 оборота въ годъ. Кромѣ того прямо на суда изъ вагоновъ хлѣба идетъ $^3/_4$ или $^4/_5$ всего количества, особенно въ зимнее время.

Теперь этого количества магазиновъ достаточно, такъ какъ всего изъ Севастопольскаго порта отпускается до 1 м. четв. въ годъ, но количество это съ каждымъ годомъ будетъ увеличиваться, потому что со времени постройки дороги посѣвы въ Таврической губерніи увеличились

Городской голова заявилъ, что прошлый годъ въ Крыму былъ неурожай и не смотря на это изъ Севастополя отправлено 731 т. четв. хлѣба, при чемъ въ ноябрѣ было уже вывезено 600 т. четв. а съ этого времени дорога начала работать плохо. При этомъ въ городѣ магазиновъ былъ только на 72 т. четв. Онъ полагаетъ что въ неурожайный годъ отпускъ изъ Севастополя можно считать въ 1 м. четв. а въ урожайные года до 2 м. четв.

Если Лозово-Севастопольская дорога усилитъ товарное движеніе то въ Екатеринославской губерніи будутъ больше засѣвать хлѣба, такъ какъ сбытъ его совершенно обезпеченъ на Севастополь.

Если считать 6 товарныхъ поѣздовъ по 25 вагоновъ въ каждомъ, т. е. всего 150 вагоновъ въ день, изъ которыхъ на другія станціи пойдетъ 30 вагоновъ въ день, 10 вагоновъ для внутреннихъ потребностей дороги и 10 вагоновъ для города Севастополя, остается 100 вагоновъ для перевозки собственно хлѣба, которые могутъ привести въ день 6 т. четв. или 180 т. четвер. въ мѣсяцъ. Слѣд. 1 м. четв. можетъ при 6 товарныхъ поѣздахъ быть доставленъ къ Севастополю въ полгода.

Отправители согласны чтобы былъ допущенъ налогъ, наотпускаемый хлѣбъ, для улучшенія мостовыхъ и портовыхъ сооруженій, но 5 коп. съ четв. считаютъ много, а согласны платить по 2 коп. съ каждой четв. Въ Таганрогѣ и Бердянскѣ выгодно платить по 5 коп. съ четв. потому что тамъ провозъ изъ магазина до берега стоитъ 15 к. съ четверти.

Отъ Бѣлгорода и отъ Барвенкова хлѣбъ идетъ только зимой, потомъ же онъ идетъ не дальше какъ изъ Алексѣевки.

Въ настоящее время хлѣбъ выгоднѣе покупать выше и ниже Лозовой, на Азовской дорогѣ, такъ какъ въ Лозовой Севастопольская дорога принимаетъ отъ Азовской каждый день 40 вагоновъ, со своихъ же станцій она совсѣмъ не отправляетъ хлѣба и онъ гніетъ.

За границу всего больше требуютъ гирку. Америка прежде производила только озимые хлѣба; но теперь начали тамъ сѣять и гирку. Американскій хлѣбъ очень улучшился; прежде его мѣшали съ русскимъ хлѣбомъ, но теперь этаго не дѣлаютъ, такъ какъ нѣкоторые американскіе хлѣба стали лучше русскихъ хлѣбовъ.

Высокія цѣны на хлѣбъ стоятъ отъ того, что за границей почти вездѣ неурожай.

Теперь, вслѣдствіе конкуренціи съ Америкой, цѣны на хлѣбъ падаютъ.

Въ концѣ засѣданія г. Предсѣдателю подано заявленіе землевладѣльца Ивана Смѣлова, которое прилагается (по вход. жур. № 398).

Засѣданіе 15-го октяря.

Город. голова. Жители города Севастополя ждутъ разрѣшенія вопроса о Севастопольскомъ портѣ; по этому чтобы развить дѣятельность порта необходимо усилить провозную способность желѣзной дороги. Вчера отправители заявляли, что на дорогѣ достаточно будетъ 6 товарныхъ поѣздовъ, но это по его мнѣнію неосновательно. Размѣръ отпуска порта въ 1 м. четвертей нельзя принять, такъ какъ это черезъ чуръ мало. Если принять такой размѣръ отпуска, то могутъ сказать, что, такъ какъ дорога въ прошломъ году перевезла 750 т. четвер., то нѣтъ надобности въ увеличеніи подвижнаго состава. На слова отправителей объ отпускной способности порта нельзя полагаться, потому что они на этотъ вопросъ смотрятъ односторонне. Раньше они заявляли г. Министру Финансовъ, что отпускъ хлѣба въ Севастопольскомъ портѣ будетъ простираться до 2 м. четв., а вчера заявили, что онъ будетъ только 1 м. четв.; это можно объяснить только ихъ односторонними свѣдѣніями. По его мнѣнію раіонъ Севастопольскаго порта начинается съ Бѣлгорода и по этому, можно отчасти вычислить количество могущаго придти въ Севастополь хлѣба.

Кромѣ исчисленныхъ вчера выгодъ, Севастопольскій портъ имѣетъ передъ Таганрогомъ то преимущество, что въ Таганрогѣ цѣны болѣе колеблятся нежели въ Севастополѣ.

Онъ желаетъ, чтобы Коммиссія сама опредѣлила размѣръ возможнаго отпуска изъ Севастопольскаго порта.

Г. Предсѣдатель замѣтилъ, что для этого нѣтъ достаточно данныхъ. 6 товарныхъ поѣздовъ достаточно, потому что зимой ходитъ только одинъ пассажирскій поѣздъ, по этому можно пускать вмѣсто него товарный; вообще же болѣе 6 товар. поѣздовъ пускать нельзя, такъ какъ иначе нужно будетъ уложить второй путь.

Грипари и Дуранте заявили, что они насчитали 1 м. четв., какъ самый большой отпускъ, но заявляли объ этой цифрѣ только потому, что у нихъ теперь закуплено до 1 м. четв., но къ концу года они закупятъ можетъ быть еще до 1 или $1^1/_2$ м. четв. Теперь очень большихъ закупокъ нельзя было дѣлать, такъ какъ желѣзная дорога занята была отправкой воинскихъ поѣздовъ. Въ неурожайный годъ отпускъ будетъ можетъ быть менѣе 1 м. четв., а въ урожайный болѣе.

Если дорога будетъ приведена въ порядокъ, то всѣ грузы отъ Александровска и Геническа будутъ оттянуты къ Севастополю. Одна мѣстность отъ Лозовой до Севастополя можетъ дать до 4 м. четв хлѣба, но закупать его много нельзя, такъ какъ на станціяхъ нѣтъ мѣста для склада.

Въ прошломъ году г. Грипари отправилъ изъ Севастополя 85 т. четв., изъ Бердянска 155 т. четв. и изъ Александровска 35 т. четв. и это произошло отъ неурядицъ на желѣзной дорогѣ, вслѣдствіе которыхъ нельзя было перевести весь хлѣбъ въ Севастополь. Отъ безпорядковъ же нужно считать недостачу хлѣба въ вагонѣ до 2%, которая ложится на отправителей налогомъ.

Александровскъ не можетъ конкурировать къ Севастополемъ, потому что провозъ четверти изъ Лозовой до судна въ Одессѣ, черезъ Александровскъ, обходится со всѣми расходами 1 р. 85 к., а изъ Лозовой до судна въ Севастополѣ 1 р. 45 к.; но при неблагопріятныхъ условіяхъ расходы въ Одессѣ увеличиваются.

Въ Севастополѣ получается хлѣбъ изъ Кременчуга и даже изъ Кіева, такъ какъ изъ Кременчуга выгоднѣе возить его въ Севастополь нежели въ Николаевъ.

Фрахтъ отъ Кременчуга до Екатеринослава обходится въ среднемъ 55 коп.

Какъ на одно изъ доказательствъ выгодности Севастопольскаго порта можно указать на то, что Вальяно грузитъ хлѣбъ въ Севастополѣ, а контора его въ Одессѣ.

Самимъ производителямъ хлѣбъ за границу отправлять не выгодно, такъ какъ съ этимъ сопряжено много хлопотъ, и мѣшки дѣлаютъ только одинъ оборотъ въ году, а зимой лежатъ въ складѣ, гдѣ ихъ могутъ испортить мыши и т. п. Кромѣ этого, въ Севастополѣ цѣна бываетъ на 2 р. дешевле, чѣмъ на мѣстахъ, въ экономіяхъ.

Бердянскій хлѣбъ пользуется особой репутаціей за границей что тамъ цѣны стоятъ всегда дороже, нежели въ другихъ портахъ. Въ этомъ году высшая цѣна стояла тамъ 21 руб., а въ Севастополѣ въ то же время была 15 р. 50 к. Желѣзная дорога не принесетъ Бердянску пользы, потому что тогда нельзя будетъ сортировать хлѣбъ такъ, какъ его сортируютъ теперь. Въ этомъ году Бердянскъ отнялъ у Севастополя до 350 т. четвер., которыя прежде шли въ Севастополь, но отъ неурядицъ на желѣзной дорогѣ пошли въ Бердянскъ.

Членъ коммиссіи Чупровъ указалъ на то, что городскіе магазины на пристани расположены очень близко одинъ отъ другаго, что̀ по его мнѣнію неудобно.

Городской голова. Пристань всего имѣетъ протяженія 390

саж. и слѣдовательно вдоль нея могутъ легко установиться 10 судовъ, каждое вмѣстимостью въ 15 т. четв., если же естъ готовый грузъ, то судно грузится только 4 дня.

При существующихъ путяхъ къ пристани нельзя доставить болѣе 80 вагоновъ въ день; нужно противъ каждаго амбара устроить поворотный кругъ (всего 8 круговъ) такъ, чтобы свободные вагоны можно было переводить на 2-й путь; нужно кромѣ того уложить еще 3-й путь. Теперь если паровозу требуется уголь или вода, то онъ долженъ для этого идти обратно на станцію, по этому нужно устроить на пристани водоснабженіе и складъ для угля. Необходимо усилить также администрацію желѣзной дороги, такъ какъ теперь на пристани только одинъ кассиръ и больше никого нѣтъ. Кромѣ того, необходимо проложить новые пути на восточной сторонѣ бухты и провести ихъ до вновь строящихся магазиновъ.

Грипари. Если-бы изъ города на пристань была устроена проѣзжая дорога, то можно-бы было устроить магазины въ самомъ городѣ и оттуда возить хлѣбъ на пристань.

Еранцевъ. Теперь возникаетъ вопросъ объ устройствѣ особой пристани для параходовъ, которые будутъ ходить между Константинополемъ и Севостополемъ, но мѣста для устройства ея нѣтъ, такъ какъ черезъ таможенный спускъ ѣздить не позволяютъ, а другой дороги изъ города на пристань нѣтъ. Теперь ничего нельзя провезти изъ магазиновъ въ городъ, для починокъ и т. п.; кромѣ того часто бываетъ надобность перевезти хлѣбъ изъ одного магазина въ другой, чего также нельзя сдѣлать безъ конной возки, а попасть лошадямъ на пристань очень затруднительно; нужно для этого дѣлать очень большой объѣздъ. Гужевую дорогу можно устроить на полугорѣ и подойти къ пристани мостами, но самое практичное—это устроить набережную.

Въ городѣ есть отдѣленіе Государственнаго Банка но торговцы имъ почти не пользуются.

Устройства новаго банка въ виду не имѣется, но если-бы онъ былъ, то могъ-бы оказывать помощь, въ видѣ авансовъ, мелкимъ торговцамъ.

Теперь въ Севастополѣ начинаютъ устраиваться коммиссіонеры, но крупные торговцы сами даютъ имъ средства для ихъ оборотовъ.

Кражи на дорогѣ случаются довольно часто; на нѣкоторыхъ станціяхъ кражи эти производятся самими служащими, а кромѣ того между Бельбекомъ и Севастополемъ образовалась цѣлая шайка воровъ, которые воруютъ по 10 и 15 мѣшковъ изъ вагона. Если хлѣба не хватаетъ у Грипари, то ему отдаютъ хлѣбъ

Дуранте, а не хватаетъ у Дуранте ему отдаютъ хлѣбъ Грипари. При пріемѣ хлѣба недостачу не всегда можно замѣтить. Кромѣ того, безъ оплаты груза не выдаютъ, а разъ онъ оплаченъ, то считается принятымъ, и въ составленіи акта о недостачѣ отказываютъ.

Да и на самые акты не обращаютъ никакого вниманія.

У Дуранте 2 года тому назадъ на станціи Біюкъ-Онляръ не достало 52 мѣшка, онъ составилъ актъ, заявилъ претензію, но до сихъ поръ не получилъ никакого удовлетворенія. На мелкія пропажи въ 2—3 мѣшка отправители сами не обращаютъ никакого вниманія. Если недостаетъ груза идущаго по прямому сообщенію, то въ судахъ повѣренные дорогъ дѣлаютъ отводы на томъ основаніи, что пропажа эта будто бы случилась на другихъ дорогахъ; поэтому отправители въ суды не обращаются.

Чтобы составить актъ о недостачѣ, нужно товаръ выгрузить на станціи, потомъ опять нагрузить его и перевезти на вѣтвь, а это стоитъ такихъ расходовъ, что выгоднѣе совсѣмъ не заявлять о пропажахъ.

Возить хлѣбъ на открытыхъ платформахъ просятъ сами отправители, потому что больше возить не на чѣмъ; но въ этихъ случаяхъ Управленіе дороги всегда беретъ съ отправителей подписку обезпеченія

Если начальникъ станціи сердитъ за что нибудь на отправителя, то нарочно дѣлаетъ въ квитанціи невѣрный разсчетъ провоза, зная что переборъ отправителю получить трудно. На станціи Синельниково начальникъ станціи былъ золъ на Грипари и поэтому нарочно выставилъ вмѣсто 64 руб. 194 руб.; а другимъ отправителямъ въ то же время разсчетъ производилъ вѣрно. Такихъ начальниковъ станціи слѣдуетъ штрафовать. Одинъ начальникъ станціи всегда за провозъ вмѣсто 72 руб., бралъ 114 руб., для того чтобы быть спокойнымъ. Переборы встрѣчаются даже при разсчетахъ по по-вагонной перевозкѣ и по спеціальному тарифу на хлѣбъ.

При требованіи переборовъ отправители обязаны непремѣнно представить разсчетный листъ, что предписано правилами конвенціи. Незначительные переборы отправители никогда не требуютъ.

При уменьшеніяхъ тарифа не даютъ объ этомъ знать по всѣмъ дорогамъ и станціямъ.

Такъ, напр., станціи Борки и Алексѣевка до сихъ поръ берутъ при отправкахъ хлѣба на Лозово-Севастопольскую дорогу по тарифу $^1/_{30}$ коп., хотя тарифъ этотъ два года какъ отмѣненъ.

Г. городской голова представилъ г. Предсѣдателю копіи съ двухъ докладныхъ записокъ, представленныхъ имъ гг. Минист-

ромъ Финансовъ и Путей Сообщенія, которыя присемъ прилагаются (по вход. жур. №№ 399 и 400).

14-го октября г. Предсѣдателю подана записка, никѣмъ не подписанная, о безпорядкахъ встрѣчаемыхъ на Лозово-Севастопольской дорогѣ; записка эта прилагается (по вход. жур. № 413).

Осмотръ Московской товарной и пассажирской станціи Московско-Курской желѣзной дороги.

Подкоммиссія осматривала товарную и пассажирскую станціи Московско-Курской дороги 28 февраля 1880 г.

По осмотру оказалось:

а) Товарная станція.

Въѣздныя ворота на станцію и около нихъ будка для сторожа.

Домъ начальника станціи, замѣтно что снаружи давно не ремонтированъ.

Домъ въ которомъ помѣщается товарная контора. Внизу двѣ комнаты въ которыхъ находится отдѣленіе полученія и отдѣленіе отправленія грузовъ; комнаты очень не большія, занимается въ нихъ въ 1-мъ отдѣленіи 12 чел., а во 2-мъ 10 чел. служащихъ; тутъ же отдѣлено барьеромъ мѣсто для отправителей и получателей грузовъ, очень тѣсное. На верху отдѣленіе передаточныхъ грузовъ, еще болѣе тѣсная комната чѣмъ внизу, въ которой занимаются 8 человѣкъ служащихъ. При конторѣ маленькая комната для сторожа съ женой, очень тѣсно.

На дворѣ около этихъ домовъ службы начальника станціи.

Дворъ обгороженъ.

Передаточная платформа, частью крытая.

Крытая нагрузная платформа (такъ называемая вторая); крыша съ большимъ свѣсомъ, такъ что подъ нимъ устанавливаются воза съ товаромъ; полъ деревянный и довольно удовлетворительный; на платформѣ двое вѣсовъ, около которыхъ устроены будки для вѣсовщиковъ, стѣны которыхъ всѣ въ щеляхъ. На платформѣ пакгаузъ не великъ, считая по количеству отправляемыхъ

грузовъ, но начальникъ станціи заявилъ, что товары всѣ къ вечеру нагружаются въ вагоны. Платформа эта на 70 вагоновъ. Находящіеся на платформѣ отправители заявили, что они квитанцій дожидаются 3 часа.

Крытая выгрузная платформа (такъ наз. 3-я) на 27 вагоновъ.

Крытая выгрузная же платформа (такъ наз. 4 я) на 27 вагоновъ.

Крытая выгрузная платформа (такъ наз. 5-я) на 47 вагоновъ; на этой платформѣ устроенъ пакгаузъ, очень тѣсный, по количеству проходящаго груза.

Крытая выгрузная платформа (такъ наз. 6-я) на 47 вагоновъ. Около этой платформы устроены подстилы.

Каменная будка, въ которой выдаются пропуски со станціи.

Одинъ изъ отправителей заявилъ Подкоммиссіи, что онъ уже нагрузилъ товаръ на воза, но его заставляютъ снимать его обратно съ возовъ для перевѣски. На это артельщикъ объяснилъ, что отправитель этотъ взялъ часть своего груза съ хорошей тарой и оставилъ съ худой тарой, который заставляетъ провѣрить; грузъ его пришелъ по двумъ квитанціямъ и сложенъ былъ вмѣстѣ, онъ взялъ мѣшки по одной квитанціи, причемъ выбиралъ только хорошую тару. Вслѣдствіе этого Подкоммиссія осматривала оставшіеся мѣшки, причемъ оказалось, что мѣшки стары, въ дырахъ и плохо зашиты, отчего находящійся въ нихъ горохъ разсыпанъ по полу платформы.

Начальникъ станціи заявилъ, что на станціи идетъ значительная продажа овса, причемъ покупатели портятъ кули съ овсомъ совками, отчего въ нихъ образуются дыры, изъ которыхъ овесъ высыпается. Подкоммиссія осматривала такіе кули съ овсомъ; въ одной партіи въ куляхъ лежащихъ наружи оказалось много дыръ отъ совковъ, а въ куляхъ лежащихъ въ срединѣ такихъ дыръ не оказалось.

Сарай для воинскихъ принадлежностей, часть которыхъ сложена также и наружи.

Каменный сарай для вагоновъ Императорскаго поѣзда.

Вагонныя мастерскія на 60 вагоновъ; построены изъ старыхъ рельсъ; стропилы желѣзныя; мастерскія очень свѣтлыя и просторныя, отопленіе въ нихъ паровое.

Каменный корпусъ (мастерскія) для починки пассажирскихъ вагоновъ, просторный и свѣтлый; отопленіе паровое.

При мастерскихъ двѣ кузницы, старая и новая; новая—просторная, свѣтлая и высокая, въ ней два паровыхъ молота; крыша на ней желѣзная, подшитая войлокомъ и тесомъ. При кузницѣ особая каменная пристройка, въ которой помѣщаются паровой котелъ, насосъ и вентеляторъ.

Каменная паровая лѣсопилка и при ней сушильня для дерева.

Каменный корпусъ для обдѣлки дерева.

Каменный корпусъ, въ которомъ помѣщается малярная.

Всѣ эти зданія просторны и свѣтлы.

Мастерскія эти выпускаютъ до 250 вагоновъ новыхъ и ремонтируютъ отъ 750 до 800 вагоновъ въ годъ.

Магазинъ каменный, довольно хорошій.

Деревянное зданіе въ каменныхъ столбахъ, въ которомъ также помѣщаются разные матеріалы магазина.

Деревянная постройка, въ которой тоже находятся различные предметы и матеріалы.

3 подвала для легко воспламеняющихся матеріаловъ; два изъ нихъ вырыты въ землѣ, а третій пристроенъ къ пригорку; подвалы эти устроены очень хорошо, крыши на нихъ земляныя.

Паровозный сарай на 24 паровоза; при немъ каменная пристройка, въ которой помѣщается мастерская для малаго ремонта и кузница.

Еще паровозный сарай.

Отдѣльный дворъ для склада дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ.

Казарма для стрѣлочниковъ и ремонтныхъ рабочихъ; служащіе размѣщены довольно тѣсно, комнаты небольшія и въ нѣкоторыхъ помѣщаются 1 семейный и 2 холостыхъ.

Жилой домъ для стрѣлочниковъ, живущіе въ немъ служащіе размѣщены тоже тѣсно.

Жилой домъ, въ которомъ помѣщаются дорожный мастеръ и стрѣлочники; помѣщеніе дорожнаго мастера удовлетворительное, а стрѣлочники размѣщены довольно тѣсно.

Жилой домъ, въ которомъ помѣщаются начальствъ депо и два машиниста.

Жилой домъ для служащихъ тяги, помѣщенія удовлетворительныя.

Каменный небольшой домъ, въ которомъ живетъ табельщикъ при мастерскихъ, помѣщеніе удовлетворительное.

Строится новый домъ, въ которомъ будутъ находиться контора начальника депо и комната для машинистовъ пріѣхавшихъ съ поѣздами ночью.

Постовая будка для стрѣлочника, стѣны двойныя и внутри стоитъ печь.

Стрѣлочникъ заявилъ, что они дежурятъ по 12 часовъ, жалованья онъ получаетъ 10 руб. въ мѣсяцъ.

На станціи всѣхъ стрѣлочниковъ 42 человѣка, изъ нихъ 29 чел. живутъ на самой станціи, а остальные въ особомъ домѣ, выходящимъ на шоссе.

б) **Пассажирская станція.**

Пассажирскій домъ; пассажирскія залы для всѣхъ классовъ очень тѣсны, такъ что во время большаго скопленія публики въ нихъ не хватаетъ мѣста.

Кассы тѣсны и очень неудобны.

Подъ пассажирскимъ домомъ подвалъ раздѣленный на двѣ половины; въ одной половинѣ помѣщаются швейцары, помощники составителя поѣздовъ и стрѣлочники, которые всѣ размѣщены тѣсно, а въ другой половинѣ находится кухня буфета. Подвалы эти очень сыры; весной и во время дождей изъ-подъ пола въ нихъ выступаетъ вода.

Осмотръ Московской товарной и пассажирской станціи Московско-Ярославской желѣзной дороги.

Подкоммиссія осматривала товарную и пассажирскую станціи Московско-Ярославской дороги 6 марта 1880 года.

По осмотру оказалось:

а) Товарная станція.

Паровозный сарай на 9 паровозовъ; потолокъ въ немъ изъ каменныхъ сводовъ, полъ сдѣланъ изъ каменной мостовой, такъ какъ деревянный полъ скоро гніетъ.

Каменныя мастерскія для большаго ремонта, въ нихъ паровой молотъ; хорошія и свѣтлыя. При мастерскихъ находятся кузница, небольшая литейная и магазинъ.

Каменная сборочная мастерская на 8 паровозовъ, свѣтлая и очень хорошая. Зданіе это построено все на сваяхъ, на берегу Краснаго пруда, хозяйственнымъ образомъ и обошлось около 40 тыс. руб.

Каменная сборочная мастерская для вагоновъ и при ней небольшой магазинъ. Въ зданіи этомъ стоитъ только одна небольшая чугунная печь и по этому въ немъ холодно.

Каменная окрасочная мастерская для вагоновъ, свѣтлая и хорошая.

Въ мастерскихъ этихъ дѣлается все необходимое, за исключеніемъ осей, колесъ, рамъ и котловъ.

Каменный магазинъ, полъ въ немъ каменный, а потолокъ деревянный; между другими предметами тутъ-же находится масло. Во второмъ этажѣ находятся болѣе легкіе и старые, негодные къ употребленію, предметы. При магазинѣ небольшая контора. Магазинъ свѣтлый и просторный.

Особая каменная постройка, въ которой помѣщаются тяжелые предметы.

Каменный подвалъ на сводахъ, для легко-воспламеняющихся предметовъ.

Особый дворъ для склада рельсовъ.

На товарной платформѣ пакгаузъ занятъ отдѣленіемъ магазина, въ немъ помѣщаются разныя желѣзныя вещи.

Крытая платформа для товаровъ отправленія.

Крытая платформа для товаровъ полученія, на ней пакгаузъ довольно помѣстительный.

Платформы эти длинныя и широкія, устроены очень хорошо.

Деревянная открытая платформа, довольно старая.

Товарный дворъ весь обнесенъ довольно высокимъ заборомъ.

Особый путь, на которомъ выгружаютъ приходящія дрова. Мѣсто это ничѣмъ не загорожено.

Особый домъ для товарной конторы, которая довольно тѣсна.

Жилой домъ, въ которомъ живутъ составители поѣздовъ; размѣщены довольно тѣсно, такъ въ нѣкоторыхъ комнатахъ живутъ по два семейства.

Земля около этихъ домовъ и дровянаго пути раздѣлена на 22 участка, которые сдаются подъ склады лѣсныхъ матеріаловъ, по 1 рублю за квад. саж.

Постовая будка для стрѣлочника, стѣны двойныя и внутри стоитъ печь.

Казарма въ которой помѣщаются дорожный мастеръ и ремонтные рабочіе; у дорожного мастера квартира въ 4 комнаты, а 12 человѣкъ рабочихъ помѣщены въ одной небольшой комнатѣ.

Домъ для стрѣлочниковъ, состоящій изъ 16 квартиръ въ которыхъ въ каждой по двѣ комнаты. Каждая семья имѣетъ отдѣльную комнату и нѣкоторыя помѣщены довольно тѣсно, но вообще же комнаты хорошія, чистыя и свѣтлыя.

б) **Пассажирская станція.**

Пассажирское зданіе; залы для пассажировъ просторныя. Пассажирская платформа для отъѣзжающихъ поѣздовъ крытая и достаточно длинна.

Особая платформа для приходящихъ поѣздовъ, по другую сторону путей.

Подъ пассажирскимъ зданіемъ устроенъ подвалъ раздѣленный на 4 отдѣленія, въ которыхъ помѣщаются прачечная, кухня буфета и живутъ служащіе и жандармы. Служащіе помѣщены тѣсно. Подвалы сырые.

Каменный 3-хъ этажный домъ. Въ подвальномъ этажѣ живутъ нѣкоторые служащіе, которые помѣщены довольно тѣсно, самый подвалъ очень теменъ; въ 1-мъ этажѣ помѣщается Управленіе дороги; во 2-мъ этажѣ живутъ высшіе служащіе и въ 3-мъ этажѣ помѣщается Правленіе дороги.

Журналъ составлялъ Секретаръ Подкомиссіи **С. Волковъ.**

ПУТЕВОЙ ЖУРНАЛЪ.