

801-16
803

ОСНОВНЫЯ УСЛОВІЯ
ПЕРЕВОЗКИ СБОРНЫХЪ ГРУЗОВЪ
ПО ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ.



Н. П. ВЕРХОВСКОГО.

Извлечено изъ журнала „Инженеръ“ за 1910 годъ.



К І Е В Ъ.
Лито-типографія Товарищества И. Н. Кушнеревъ и Ко.
Караванская ул., д. № 5.
1910.

Основные условия перевозки сборных грузов по железным дорогам.

Ввиду того, что Управление железных дорог организовано на настоящее время введением на восток казенных и частных дорогах положений о перевозке сборных грузов в интересах обеспечения изъятия, пропавших и сокращения времени доставки их и уплате претензий, я полагаю не лишним лишь, как старому движению, сообщить те основные условия, на основании которых из бытности моего Начальником Службы Движения Ташкентской дороги в 1907 году было разработано и издано к пользованию и руководству „Положение о перевозке сборных грузов на Ташкентской дороге“.

Надожу эти основные условия выразить в форме конспекта.

I. Деление станций на 3 разряда: 1) сортировочная станция, 2) станция с большим оборотом сборных грузов, 3) промежуточные станции.

II. Деление вагонов на категории: 1) вагоны прямого назначения, 2) вагоны перегрузочные, 3) вагоны общие курсовые, 4) вагоны специальные курсовые.

Эти категории вагонов имеют следующее название:

1. Вагоны, следующие до станции назначения или перегрузочной без всяких догрузок, отгрузки на промежуточные или сортировочные станции.

2. Вагоны нагруженные станцией отправления или сортировочной, следующие до соответствующей сортировочной станции без отгрузки и догрузки по пути их следования; в них грузятся отправки, адресованные за и на данную сортировочную станцию.

3. Вагоны, обращающиеся исключительно между двумя определенными большими станциями для сбора и раздачи мелких отправок в пределах участка и включенные в сборные поезда предназначенные для этой цели.

4) Вагоны, обращающиеся, как курсовые, по предназначенные для грузов, которые по свойствам своим не могут быть грузимы со всякими другими грузами (ст. 58 Общ. Уст. — жидкости); в эти же вагоны можно грузить мелкие отправки, не болящиеся порчи от жидкостей и жаров (сорт. железо, стекло, грубые чулки, изделия и т. п.).

III. Составление графика движения товарных поездов со включением в него специальных сборных поездов, имеющих движение по участкам преимущественно в дневное время.

IV. Распределение линии на участки с принятием во внимание расположение паровозных депо и станций, отправляющих наибольшее количество мелких грузов.

V. Установление очереди погрузки сборных грузов на станциях для каждого суток.

а) Первая очередь определяется для погрузки полнотонных вагонов прямого назначения для одной станции назначения.

б) Вторая очередь для полнотонного перегрузочного вагона с назначением на сортировочную станцию или за ней лежащую промежуточную станцию при условии погрузки вместе с подсортировкой их по станциям назначения.

в) Третья очередь для погрузки сборных грузов в курсовые вагоны при условии размещения вместе в порядке, соответствующем последовательному расположению станций назначения.

VI. Определение количества в полнотонности сборного вагона.

а) Если позволяет род груза, то сборный вагон может быть погружен и до полной подъемной силы вагона.

б) Подпогруженность определяется погрузкой одной станцией отправления и для одной станции назначения или перегрузочной минимального веса в 250 пудов.

г) При загрузке всего вагона данным грузом.

д) При погрузке легко воспламеняющихся грузов, не выходя на его количество.

VII. Определение рода грузов, которые не могут грузиться в сборные вагоны курсовые, как тяжеловесные, громоздкие и вообще груза, нагрузка которых способствует задержке поезда на промежуточной станции.

VIII. Маркировка вагонов особыми наклейками для различия их по категориям, при чем для курсового вагона марки должны быть особо заметными. Снабжение наклеивать следующими словами:

а) Штемпелем станций.

б) Четкой и крупной надписью станций назначения.

г) Четкой отмытой номера поезда, в котором отправляется вагон, месяц и число отправления.

IX. Установление порядка погрузки сборных вагонов:

а) Распределение груза равномерно по всей площади вагона соразмерно тяжести места.

б) Погрузка тяжелых грузов внизу, а легких сверху.



в) Погрузка мѣсть вдоль стѣнокъ вагона съ образованиемъ внутри крестообразнаго прохода, при чемъ укладка мѣсть должна быть марками къ проходу и по возможности устойчива, чтобы они не падали отъ тряски вагоновъ.

г) Грузы дальнѣйшихъ станцій не должны заваливать мѣста, слѣдующую на ближайшія станціи, и все грузы необходимо подсортировывать по станціямъ.

X. Установленіе правилъ для руководства сортировочнымъ станціямъ:

а) Безотлагательное отправленіе вагоновъ прямого назначенія съ назначенными для нихъ поѣздами.

б) Группировка и составленіе изъ общей массы при бывшихъ вагоновъ со сборными грузами, вагоновъ прямого назначенія, перегрузочныхъ вагоновъ и курсовыхъ.

в) Не допущеніе какой-либо задержки курсовыхъ вагоновъ съ производствомъ отгрузки и сортировки мѣсть даже въ ночное время.

г) Наблюденіе за правильностью погрузки полнотрузныхъ и перегрузочныхъ вагоновъ.

д) Задержаніе перегрузочныхъ вагоновъ, въ коихъ будетъ обнаружена серьезная неисправность и немедленное отправленіе ихъ по исправленію и стремленіе къ срочности доставки грузовъ.

XI. Установленіе правилъ для руководства станцій съ большимъ оборотомъ сборныхъ грузовъ:

а) Сформированіе изъ своихъ грузовъ полнотрузныхъ вагоновъ прямого назначенія и перегрузочныхъ.

б) Отгрузка грузовъ изъ курсовыхъ вагоновъ безъ ихъ задержки и погрузка въ свои вагоны прямого сообщенія, а равно и перегрузочные для слѣдованія за ту перегрузочную станцію, на которую готовится вагонъ.

XII. Установленіе правилъ для руководства промежуточныхъ станціямъ.

а) Не задерживать курсовые вагоны болѣе времени, назначеннаго для остановки поѣзда.

б) Немедленно перегружать поврежденные вагоны съ отправленіемъ ихъ тѣмъ же поѣздомъ и только въ случаяхъ крайнихъ случаевъ невозможности быстрой перегрузки оставлять вагоны для отправленія съ ближайшими товарными поѣздами.

XIII. Установленіе правилъ предупрежденія промежуточныхъ станцій о предстоящей выгрузкѣ значительнаго количества сборныхъ грузовъ.

XIV. Установленіе правилъ полной готовности станцій и ея агентовъ для совершенія всѣхъ манипуляцій съ грузовъ, документами и вагонами къ приходу поѣзда со сборными грузами.

XV. Сопровожденіе курсовыхъ сборныхъ вагоновъ осо-

быми кондукторами-раздатчиками, назначенными на каждый сборный, въ присутствіи которыхъ должна производиться погрузка товарныхъ мѣсть на станціяхъ погрузки сборныхъ вагоновъ, съ подробною счетомъ мѣсть, марокъ, упаковокъ, соответствія указаннаго вѣса и документовъ. Раздатчики снабжаются своими пломбирными тисками и записками, за которыми слѣдуютъ вагоны. Установленіе ответственности раздатчиковъ.

XVI. Установленіе правилъ вскрытія сборныхъ курсовыхъ вагоновъ только въ присутствіи раздатчика и сдачи имъ станцій назначенія грузовыхъ мѣсть счетовъ согласно документамъ.

XVII. Установленіе правилъ тщательнаго осмотра Службою Тяги сборныхъ вагоновъ передъ ихъ погрузкой какъ по отношенію исправности нижняго движенья, такъ и по отношенію исправности всѣхъ его частей. Въ неисправности вагоновъ долженъ также убѣждаться кондукторъ-раздатчикъ и вѣснщикъ.

XVIII. Выработка нормы, выраженной въ часахъ, для максимальной задержки вагоновъ на станціяхъ сортировочныхъ и большого оборота вагоновъ.

Всѣ эти основныя условія должны быть детально разработаны для каждой дороги отдѣльно.

Станціямъ должна быть внушена и разъяснена вся важность оборота сборныхъ вагоновъ и грузовъ и внимательное отношеніе къ исполненію всѣхъ правилъ, при которомъ только можно достигнуть успѣшнаго слѣдованія грузовъ и гарантіи ихъ цѣлости и срочности доставки.

Кромѣ того, въ виду предполагаемаго слѣдованія сборныхъ грузовъ въ прямомъ сообщеніи, необходима выработка правилъ прохожденія сборныхъ вагоновъ черезъ передаточныя станціи, съ грузами прямого назначенія на другія дороги безъ всякихъ задержекъ, какъ со стороны техническаго осмотра, такъ и со стороны коммерческой пріемки вагоновъ и грузовъ, а равно и опредѣленіе времени максимальнаго нахожденія сборныхъ вагоновъ на передаточной станціи.

Еще весьма желательно выработать порядокъ преміровки успѣшности слѣдованія сборныхъ вагоновъ какъ по каждой дорогѣ отдѣльно, такъ и особо для передаточныхъ станцій, чтобы матеріально заинтересовать всѣхъ служащихъ для болѣе гарантіи успѣшности веденія этого дѣла. Достигненіе скорости оборота сборныхъ вагоновъ и сохранности послѣднихъ, принесетъ значительно большую выгоду для желѣзныхъ дорогъ, чѣмъ расходъ на преміровку, для которой необходимо ассигновать особый сѣктный кредитъ.

Н. П. Верховской.