

А. 1196.

4

Ученная Коммисія для изслѣдованія
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

~~7104~~

~~8582.~~

ДОКЛАДЪ

О

ПОЛЬЗОВАНІИ ТОВАРНЫМИ ВАГОНАМИ.

С. - ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-Литографія Д. И. Шеметкина, Разъѣзжая, № 20.

1882.

Д 1196

Высочайше учрежденная Коммисія для изслѣдованія
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

ДОКЛАДЪ

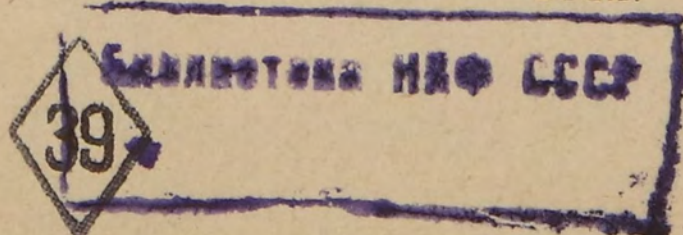
О

ПОЛЬЗОВАНІИ ТОВАРНЫМИ ВАГОНАМИ.

С. - ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-Литографія Д. И. Шемякина, Разъѣзжая, № 20.

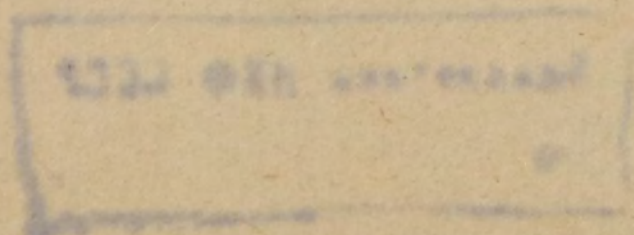
1882.



✓

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣ-
дованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

69584



О Г Л А В Л Е Н І Е.

	Стр.
Введение	I
I. Последовательный ходъ установленія правилъ пользованія товарными вагонами въ прямыхъ сообще- ніяхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.	
II. Изслѣдованіе принятой системы пользованія товарными вагонами въ прямомъ сообщеніи грузовъ безъ перегрузки на дорогахъ II группы, обусловленной правилами отдѣла III конвенціи II группы, изданія 1877-го года.	
	Стр.
Разборъ § 96 отдѣла III конвенціи II группы, изданія 1877-го года. Общія основанія	21
Разборъ § 97. Общія основанія. Воспрещеніе перехода вагоновъ за предѣлы II группы . . .	26
Размѣръ платы за пробѣгъ вагоновъ . . .	28
§ 116. Расчеты между дорогами по пробѣгу вагоновъ.	31
§ 122. Повѣрка счета подвижнаго состава.	
§ 129. Порядокъ передачи вагоновъ.	—
Документы, употребляемые при передачѣ ва- гоновъ § 130. Форма акта по передачѣ вагоновъ	32
Пріемъ вагоновъ: §§ 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, и 138, согласно послѣдней конвенціи 1879-го года	33

	Стр.
Объ обязательствахъ по обмѣну вагоновъ: §§ 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148 и 149.	33
III. О пользованіи товарными вагонами въ предѣ- лахъ III группы, а также Варшавской дороги съ Балтійскою.	
Взаимное пользованіе и обмѣнъ товарныхъ вагоновъ. Отдѣлъ III.	35
О пользованіи и обмѣнѣ товарными вагонами I группы Варшавской дороги съ дорогами II груп- пы (съ Балтійскою)	36
IV. Система пользованія товарными вагонами на заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ не только въ предѣлахъ одного государства, но и въ международномъ прямомъ сообщеніи грузовъ нѣсколькихъ государствъ.	
Дѣйствительность правилъ вообще	39
Правила и условія пользованія вагонами на чужой дорогѣ. При какихъ условіяхъ и въ ка- комъ размѣрѣ можетъ быть допущенъ переходъ вагоновъ.	39
Выгрузка и нагрузка на станціи назначенія и обратная отправка вагоновъ	40
Нагрузка вагоновъ при обратномъ слѣдованіи и передача возвращающихся порожнихъ ваго- новъ на боковыя дороги. Временное право отмѣны пользованія чужими вагонами. Взаимная помощь вагонами	42
Переходъ вагоновъ за предѣлы дорогъ со- юза.	44
Переходъ вагоновъ чужихъ дорогъ на доро- ги союза. Передача и пріемъ вагоновъ.	—
Сроки пользованія вагонами	45

	Стр.
Платежи за взаимное пользованіе вагонами, контроль и расчетъ по оному	47
Платежи за пользованіе вагонами. Наемъ ва- гоновъ	—
Платежи за просрочку вагоновъ	48
Освобожденіе отъ отвѣтственности уплаты по- суточной платы какъ за правильное пользованіе, такъ и за просрочку вагоновъ.	—
Послѣдствія неправильнаго пользованія ва- гонами. Контроль и расчеты	50
V. Преимущество заграничной системы пользова- нія товарными вагонами въ сравненіи съ рус- скою по группамъ.	52
VI. Проектъ общаго вагоннаго парка для желѣз- ныхъ дорогъ I группы.	61
VII. Малая величина средняго годоваго пробѣга то- варныхъ вагоновъ на русскихъ желѣзныхъ до- рогахъ. Мѣропріятія для достиженія лучшей работы подвижнаго состава на русскихъ же- лѣзныхъ дорогахъ. Общіе вагонные парки и центральныя бюро.	67
VIII. Общіе вагонные парки и центральныя бюро на заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ.	
Общій вагонный паркъ частныхъ Германскихъ желѣзныхъ дорогъ въ Тюрингенѣ	74
Центральное вагонное бюро въ Нимбургѣ для частныхъ Австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ . . .	75
Общіе вагонные парки въ Бельгіи и централь- ное бюро въ Брюсселѣ	79

	Стр.
Общiе вагонныя паркi и вагонныя бюро на правительственныхъ Германскихъ желѣзныхъ дорогахъ.	80
Центральное бюро въ Магдебургѣ	92
Общiй вагонный паркъ на Американскихъ желѣзныхъ дорогахъ	93
IX. Какiя данныя должны быть собираемы, для правильнаго сужденiя о работѣ вагоновъ и въ какой формѣ слѣдуетъ составлять по нимъ ста- тистическiя таблицы	94
X. Общiе выводы.	97

ВВЕДЕНІЕ.

Докладъ о пользованіи товарными вагонами имѣетъ цѣлью: выяснитъ нынѣшнее положеніе движенія этихъ вагоновъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, указать его неудовлетворительныя стороны и намѣтитъ главнѣйшія мѣропріятія для улучшенія дѣла.

Высочайше учрежденная Коммисія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи уже въ первой своей запискѣ: «*Объ изслѣдованіи пользованія подвижнымъ составомъ на желѣзныхъ дорогахъ Россіи*» высказала, что количество подвижнаго состава, имѣющееся въ настоящее время на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, совершенно достаточно для удовлетворенія требованій торговли и что если и бывали залежи грузовъ, то таковыя происходили не отъ недостатка въ подвижномъ составѣ, но отъ недостаточной пропускной способности желѣзныхъ дорогъ, а главное отъ отсутствія раціональной системы пользованія товарными вагонами. Означенный выводъ подтвердился заявленіями предсѣдателей подкоммисій на бывшемъ, въ августѣ мѣсяцѣ 1879-го года, въ Москвѣ общемъ съѣздѣ гг. предсѣдателей подкоммисій, по поводу совершеннаго ими осмотра дорогъ.

При обсужденіи этого вопроса, на означенномъ съѣздѣ выяснилось, что пользованіе подвижнымъ составомъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ менѣе

II

энергично, чѣмъ на заграничныхъ дорогахъ. Происходитъ это: по недостатку удобныхъ путей для нагрузки, выгрузки, взвѣшиванія на вѣсовыхъ помостахъ, по отсутствію рациональныхъ разборныхъ парковыхъ путей, для сортировки вагоновъ на оконечныхъ и передаточныхъ станціяхъ и по недостатку ремонтныхъ средствъ для исправленія подвижного состава.

Кромѣ сказанныхъ причинъ, еще болѣе вліяетъ на распредѣленіе подвижного состава система пользованія товарными вагонами, принятая на русскихъ дорогахъ и обусловленная нынѣ дѣйствующими конвенціями по группамъ. Эта система ведетъ къ скопленію чужихъ вагоновъ на передаточныхъ и другихъ станціяхъ, къ бесполезному простоя ихъ, и многимъ другимъ невыгоднымъ послѣдствіямъ, указаннымъ въ настоящемъ докладѣ.

Затѣмъ, въ засѣданіи того же общаго съѣзда была указана настоятельная необходимость учрежденія особаго центрального органа, который далъ бы возможность въ будущемъ ввести болѣе цѣлесообразную систему пользованія товарными вагонами по всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, не ограничиваясь нынѣ существующими замкнутыми группами, которыя не допускаютъ свободного перехода вагоновъ и тѣмъ препятствуютъ удовлетворенію требованій, предъявляемыхъ торговлею.

Главнѣйшими источниками и пособіями при составленіи настоящаго доклада служили:

III

1) Конвенції и договоры, заключенные между дорогами, о пользованіи товарными вагонами.

2) Статистическія данныя, собранныя отъ подлежащихъ желѣзнодорожныхъ управленій.

3) Система пользованія товарными вагонами на граничныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

4) Различныя изслѣдованія, произведенныя, по порученію Коммисіи, относительно организаціи центральныхъ вагонныхъ бюро за границею.

I.

Послѣдовательный ходъ установленія правилъ пользованія товарными вагонами въ прямыхъ сообщеніяхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Прежде чѣмъ приступить къ разбору правилъ пользованія товарными вагонами въ прямомъ грузовомъ сообщеніи, безъ перегрузокъ, въ силу заключенныхъ между русскими дорогами конвенцій и договоровъ, не лишнимъ будетъ привести нѣкоторыя объясненія, которыя дали-бы возможность прослѣдить тотъ послѣдовательный ходъ установленія прямого товарнаго сообщенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, который привелъ въ настоящее время къ сознанію крайней необходимости замѣнить существующія правила пользованія вагонами болѣе раціональною системою.

Въ 1869-мъ году, по инициативѣ Министерства Путей Сообщенія, признано было необходимымъ созвать съѣздъ представителей всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, съ цѣлью установленія, въ интересахъ торговли, прямого товарнаго сообщенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ и устраненія, вмѣстѣ съ тѣмъ, бывшихъ въ то время залежей грузовъ на нѣкоторыхъ дорогахъ.

Съѣздомъ этимъ, состоявшимся въ августѣ мѣсяцѣ того же года, и было положено основаніе раздѣленія дорогъ на группы, которыхъ образовалось пять. Обмѣнъ вагоновъ для дорогъ, вошедшихъ въ одну группу, уста-

новленъ былъ обязательнымъ, при чемъ съѣздомъ было постановлено, что боковыя дороги, открытыя и имѣющія быть открытыми, обязательно должны обмѣниваться вагонами съ группою дорогъ, въ которую они входятъ.

Распредѣленіе дорогъ по группамъ состоялось въ слѣдующемъ порядкѣ:

1-я группа—дороги: Грязе-Царицынская, Орловско-Грязская, Орловско-Витебская, Динабурго-Витебская и Риги-Динабургская и, по открытіи, Смоленская. Для передачи грузовъ на скрещивающіяся съ этою линіею дороги назначены были пункты перегрузокъ: Динабургъ (кромѣ Риги-Динабургской и Динабурго-Витебской, которыя обмѣниваются вагонами съ Варшавскою), Орелъ, Грязи и Москва.

2-я группа—дороги: Грязе-Царицынская, Воронежско-Козловская, Козлово-Рязанская, Московско-Рязанская, Николаевская и, по открытіи, Балтійская.

Въ эту группу входитъ Моршанская и, до открытія Орловско-Грязской дороги, участокъ отъ Ельца до Грязей, по открытіи — же Козлово - Тамбовской, — Тамбово-Саратовская и Скопинско-Рязанская. Пункты перегрузокъ для грузовъ, направляющихся по дорогамъ другихъ группъ: Петербургъ, Москва и Грязи.

3-я группа—дороги: Курско-Харьково-Азовская, Кіево-Балтская съ вѣтвями на Бердичевъ и Волочискъ, Кіево-Курская, Московско-Курская, Николаевская и, по открытіи, Балтійская. Въ эту группу входитъ Харьковско-Кременчугская и если окажется нужнымъ по торговымъ сношеніямъ, то и Ростово-Грушевская и Одессо-Балтская съ вѣтвью на Кишиневъ. На особыхъ условіяхъ въ эту же группу вклю-

чена и Орловско-Грязская дорога, съ обязательствомъ сортировки на своей дорогѣ вагоновъ для того, чтобы не пропускать въ 1-ю и 2-ю группы вагоновъ, принадлежащихъ 3-й группѣ, и вагоновъ 3-й группы въ 1-ю и 2-ю, но съ тѣмъ, чтобы до Грязей принимать вагоны дорогъ 3-й группы. При чемъ Орловско-Грязской дорогѣ предоставлено право, въ случаѣ значительнаго скопленія грузовъ и трудности сортировки вагоновъ, если окажется нужнымъ, замѣнить обмѣнъ въ Орлѣ съ Московско-Курскою дорогою—перегрузкою, съ условіемъ прямого отправленія товаровъ на Москву, безъ участія отправителя, и съ обязательною для обѣихъ дорогъ подачею подъ перегрузку, изъ вагона въ вагонъ, того-же числа вагоновъ, какъ назначено было для обмѣна. Пункты перегрузки для грузовъ, направляющихся по дорогамъ другихъ группъ,—Москва и Орелъ.

4-я группа—дороги: Николаевская, С.-Петербурго-Варшавская, Риго-Динабургская, Динабург-Витебская, Нижегородская и Шуйско-Ивановская и, по окончаніи постройки, если окажется необходимымъ, Ярославская. Пункты перегрузки на другія дороги—Варшава и Москва.

И, наконецъ, 5-я группа—дороги, идущія отъ Варшавы, и состоящія въ прямомъ сообщеніи съ заграничными дорогами.

Варшавско-Тереспольская дорога изъявила согласіе на прямое сообщеніе, но, за неимѣніемъ вѣтви между нею и С.-Петербурго-Варшавскою дорогою, перегрузка должна была совершаться въ Варшавѣ; при чемъ совѣтъ управленія Варшавско-Тереспольской дороги, а равно и председатель совѣта Главнаго Общества изъявили готовность

построить соединительную между этими дорогами вѣтвь, на основаніи особаго условія, съ принятіемъ обоюдно извѣстной части расходовъ.

Обмѣнъ вагоновъ между отдѣльными дорогами разныхъ группъ съѣздъ полагалъ возможнымъ допустить на особыхъ условіяхъ между договаривающимися дорогами и съ тѣмъ, чтобы черезъ это отнюдь не происходило смѣшенія вагоновъ одной группы съ вагонами другой.

Установленіе прямого товарнаго сообщенія дорогъ одной группы съ дорогами другихъ группъ, съ перегрузкою въ указанныхъ пунктахъ, съѣздъ находилъ мѣрою полезною и необходимою, но опредѣленіе дорогъ и станцій, на которыхъ должно быть установлено таковое сообщеніе, нашель неудобнымъ, а полагалъ вопросъ этотъ предоставить обсужденію и взаимному соглашенію дорогъ на частныхъ съѣздахъ, но съ тѣмъ однако, что если выгоды торговли явно требуютъ прямыхъ сообщеній, то таковыя должны быть обязательно установлены.

Въ то время, какъ это видно изъ вышесказаннаго, группы состояли изъ незначительнаго числа дорогъ; между тѣмъ въ настоящее время, вслѣдствіе развитія русской сѣти, многія группы возросли до громадныхъ размѣровъ.

На практикѣ оказались многія значительныя неудобства, съ одной стороны благодаря существующей системѣ взаимнаго пользованія вагонами, съ другой—по отсутствію центрального контроля подвижнаго состава, при децентрализованной системѣ отчетности, какая была принята.

Правленіе Общества Балтійской дороги, испытывая въ

теченіи 1871-го года многія неудобства, вслѣдствіе указанныхъ причинъ, внесло на бывшій въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1872-го года съѣздъ представителей дорогъ II-й группы записку инженера А. А. фонъ-Вендриха, которою указывалось, что существующая нынѣ, отдѣльная для каждой дороги, отчетность по прямому сообщенію не представляетъ возможности установить раціональный способъ пользованія своимъ и чужимъ подвижнымъ составомъ. Между прочимъ была указана необходимость измѣненія § 122 конвенціи II группы, относительно правилъ провѣрки и розыска вагоновъ на линіяхъ черезъ особыхъ уполномоченныхъ, такъ какъ Балтійская дорога пришла къ убѣжденію, что таковая повѣрка, произведенная въ сентябрѣ 1871-го года, не привела у нея къ должному результату, по отсутствію раціональной контрольной системы отчетности; кромѣ того неудобство правилъ о розыскѣ вагоновъ подтверждалось и изъ практики другихъ дорогъ, какъ, напримѣръ, Скопинской, которая не могла доискаться своихъ 27 вагоновъ, находившихся на чужихъ дорогахъ, и Воронежско-Ростовской, розыскивавшей въ 1872 году — свои 279 вагоновъ. Впрочемъ подобные случаи повторялись со многими другими дорогами и во всѣ послѣдующіе годы, въ особенности же во время бывшей послѣдней мобилизаціи войскъ, при чемъ дороги иногда обращались въ Министерство Путей Сообщенія, прося содѣйствія по производству расчетовъ за пользованіе подвижнымъ составомъ, такъ какъ дороги, въ пользованіи которыхъ, по распоряженію Министерства Путей Сообщенія, находились вагоны, тѣмъ не менѣе не признавали фактъ пріема, сдачи и вообще пользованія этимъ подвижнымъ составомъ.

По поводу записки инженера А. А. фонъ-Вендриха, представленной правленіемъ Общества Балтійской дороги, на слѣдующемъ соединенномъ съѣздѣ представителей дорогъ II и III группъ, въ іюлѣ 1872-го года, признано въ принципѣ необходимымъ учрежденіе центральной конторы статистики службы вагоновъ по цѣлой сѣти дорогъ, и для окончательнаго рѣшенія возбужденнаго вопроса предложено инженеру фонъ-Вендриху* заняться составленіемъ проекта подобнаго учрежденія для общаго съѣзда представителей всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, назначеннаго на ноябрь мѣсяцъ того-же 1872-го года.

Инженеръ А. А. фонъ-Вендрихъ исходнымъ пунктомъ своей работы взялъ положеніе, что для введенія правильной системы учета пользованія подвижнымъ составомъ, въ прямомъ сообщеніи по всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ безъ перегрузки, необходимо установить правильную отчетность какъ по обмѣну, пробѣгу и распредѣленію, такъ и по возвращенію вагоновъ на дороги собственницы, ибо только вѣрныя желѣзнодорожныя свѣдѣнія дали-бы возможность выработать общіе законы, при которыхъ желѣзнодорожное движеніе могло-бы достигнуть высшаго своего развитія. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду невозможности, при существующей отдѣльно для каждой дороги отчетности по прямому сообщенію, опредѣлить, съ какихъ дорогъ можетъ быть потребовано необходимое число вагоновъ, извѣстнаго рода, когда въ нихъ является гдѣ нибудь недостатокъ,—онъ пришелъ къ тому убѣжденію, что только, при доставленіи свѣдѣній однимъ общимъ центральнымъ учрежденіемъ, дорогамъ можетъ быть дана возможность установить рациональ-

ный способ пользованія своимъ и чужимъ подвижнымъ составомъ, безъ взаимнаго для дорогъ ущерба. Таковыя свѣдѣнія, доставляемыя въ центральное мѣсто, гдѣ они имѣютъ быть сгруппированы со всей сѣти дорогъ въ таблицахъ, въ извѣстномъ систематическомъ порядкѣ, выразятъ нагляднымъ образомъ—болѣе или менѣе успѣшный ходъ товарнаго движенія.

Руководясь подобными соображеніями, г. фонъ-Вендрихъ и составилъ проектъ учрежденія „центрального желѣзнодорожнаго статистическаго бюро“, равно отвѣчающаго пользѣ желѣзнодорожныхъ Обществъ и пользѣ государственной, какъ въ военное, такъ и въ мирное время.

Польза желѣзнодорожныхъ Обществъ состоитъ въ томъ, что «центральное желѣзнодорожное статистическое бюро», доставляя управленіямъ желѣзныхъ дорогъ достовѣрныя свѣдѣнія съ цѣлой сѣти дорогъ—по обмѣну, пробѣгу, мѣсту нахожденія и распредѣленію по всей сѣти вагоновъ, опредѣлить съ точностію вагонный долгъ между смежными дорогами, и, указавъ дорогамъ на имѣющіеся гдѣ либо лишніе противъ штата вагоны, дастъ возможность воспользоваться ими тѣмъ изъ дорогъ, которыя нуждаются въ извѣстномъ родѣ подвижнаго состава (крытые вагоны, платформы и т. п.) и, вмѣстѣ съ тѣмъ, не допустить неправильнаго и непроизводительнаго пользованія чужимъ подвижнымъ составомъ и нерѣдко случавшагося вслѣдствіе этого застоя по отправкѣ товаровъ. Кромѣ того «центральное бюро» раскроетъ и предупредитъ всѣ тѣ вредныя послѣдствія, которыя, при прямомъ сообщеніи между

дорогами, зависять отъ поврежденія подвижнаго состава и отъ ошибочныхъ распоряженій желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Польза государственная состоитъ въ томъ, что правильная система контроля эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ дастъ возможность Правительству охранить себя отъ излишней приплаты по гарантіи, составляющей въ сложности огромныя суммы. Слѣдя за ежедневной дѣятельностью желѣзнодорожныхъ управленій, центральное бюро предупредить тѣмъ уплату значительныхъ штрафныхъ суммъ за неисполненіе договоровъ между дорогами и заблаговременно укажетъ тѣ средства, которыми могли-бы воспользоваться дороги для выхода изъ своего затруднительнаго положенія, сообщая, напр., что на такихъ то дорогахъ въ данную минуту есть излишній подвижной составъ, которымъ можетъ воспользоваться дорога, нуждающаяся въ усиленіи движенія и т. п.

Предупреждая застой въ отправкѣ товаровъ, вліяя благопріятно на развитіе торговли, земледѣлія и промышленности, проектируемое центральное контрольное учрежденіе, какъ указатель средствъ передвиженія всякаго рода грузовъ, тѣмъ болѣе необходимо, что главная масса груза состоитъ изъ товаровъ прямаго сообщенія, проходящихъ по нѣсколькимъ дорогамъ, а потому нуждающихся въ одномъ общемъ учетѣ, чего, конечно, нельзя достигнуть при существующей системѣ децентрализаціи.

Что-же касается пользы государства въ военное время отъ учрежденія бюро, то Военное Министерство, имѣя возможность получать ежедневно, черезъ центральное

бюро, вѣрныя и наглядныя свѣдѣнія о положеніи и состояніи подвижнаго состава на всѣхъ линіяхъ, можетъ на основаніи ихъ какъ дѣлать вѣрные расчеты по перевозкѣ войскъ, тяжестей и продовольствія, такъ и слѣдить за правильнымъ и постепеннымъ возвращеніемъ подвижнаго состава со станцій назначенія грузовъ на станціи отправленія, при чемъ, благодаря существованію центральнаго бюро въ мирное время, Военное Министерство не будетъ имѣть необходимости, передъ началомъ военныхъ дѣйствій, создавать новое учрежденіе съ неподготовленнымъ къ тому персоналомъ. Кромѣ того, центральное бюро дастъ болѣе гарантіи въ точномъ исполненіи тѣхъ работъ, которыя въ настоящее время стоятъ подъ отвѣтственностію многихъ желѣзнодорожныхъ управленій. Военное Министерство, имѣя въ центральномъ бюро средство къ управленію всею массою подвижнаго состава по цѣлой сѣти дорогъ, получитъ возможность привлекать къ стратегическимъ линіямъ необходимое число извѣстнаго рода подвижнаго состава, не ослабляя при этомъ бесполезно и неравномѣрно тѣ линіи, которыя въ ономъ нуждаются не только для собственнаго коммерческаго движенія, но и для доставленія продовольствія областямъ государства, находящимся какъ въ раіонѣ военныхъ дѣйствій, такъ и внѣ онаго.

Затѣмъ, зная въ мирное время успѣхъ и правильность, до извѣстной нормы, хода поѣздовъ, сравнительно со временемъ, назначеннымъ для нихъ по росписаніямъ, можно въ военное время, принимая во вниманіе эту среднюю норму, (на безусловную точность хода поѣздовъ раз-

считывать не возможно), дѣлать заранее соотвѣтствующіе правильные планы для передвиженія войскъ и ихъ тяжестей. Личный составъ центрального контрольнаго учрежденія, получившій навыкъ къ своимъ работамъ въ мирное время, будетъ съ успѣхомъ выполнять свои обязанности и въ военное время, и тѣмъ облегчитъ Правительству исполнить съ удобствомъ планъ компаніи, а по окончаніи войны справедливо и правильно вознаградить дороги—собственницы за пользованіе ихъ подвижнымъ составомъ.

Центральное бюро также можетъ дать неоцѣнимый матеріаль для военной статистики и обзора хода бывшей кампаніи, по выводу всякаго рода результатовъ передвиженія, и выкажетъ—на сколько желѣзныя дороги, какъ оборонительныя и наступательныя силы государства, выполняли свое назначеніе въ военное время.

Представленный на общій ноябрьскій съѣздъ 1872-го года, проектъ «центрального бюро» хотя и былъ признанъ представителями желѣзныхъ дорогъ полнымъ и подробнымъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ съѣздъ нашелъ необходимымъ избрать особую комисію, которой было поручено представить относительно этого проекта свои соображенія къ ноябрю мѣсяцу 1873-го года, но, насколько извѣстно, таковыхъ соображеній не послѣдовало и по настоящее время, такъ что вопросъ этотъ до сихъ поръ остается открытымъ.

Кромѣ того, въ виду постоянно возникавшихъ заявленій объ ущербѣ, который несутъ дороги, вслѣдствіе не рациональнаго пользованія вагонами въ прямомъ сообщеніи, тотъ-же общій съѣздъ 1872-го года избралъ особую комисію *для разработки вопроса о пользованіи чужимъ подвижнымъ соста-*

вомъ. Изъ числа значительныхъ неудобствъ существующей системы пользованія — были приводимы нижеслѣдующія:

1) Дороги по большей части относятся крайне равнодушно къ ремонту находящагося на нихъ чужаго подвижнаго состава и дѣлаютъ лишь починки, необходимыя для перемѣщенія вагоновъ до передаточной станціи. На передаточной же станціи, пользуясь короткимъ срокомъ передачи вагоновъ съ одной дороги на другую, сдаютъ ихъ безъ труда сосѣдней дорогѣ въ неисправномъ состояніи. Каждая дорога чинитъ капитально лишь свой подвижной составъ, чужіе же вагоны исправляются капитально лишь въ исключительныхъ случаяхъ, а такъ какъ возвращеніе вагоновъ на дорогу собственницу совершается нерѣдко по истеченіи лишь нѣсколькихъ мѣсяцевъ или лѣтъ, то подобный порядокъ вещей ведетъ систематически къ разрушенію подвижнаго состава.

Въ особенности страдаютъ отъ существующаго порядка дороги конечныя. При преобладающемъ движеніи грузовъ по направленію къ Петербургу и Москвѣ, дороги эти, получающія на передаточныхъ станціяхъ по преимуществу порожній подвижной составъ — взамѣнъ груженаго, лишаются тѣмъ самымъ въ значительной степени средствъ судить о доброкачественности принятаго подвижнаго состава, который, будучи распредѣленъ по станціямъ и нагруженъ, оказывается часто не годнымъ для дальнѣйшаго слѣдованія къ ущербу какъ самой дороги, такъ и товароотправителей.

2) Ремонтъ чужихъ вагоновъ на дорогахъ затрудняется еще не срочною высылкою дорогами собственниками запасныхъ частей, что влечетъ за собою произво-

дительный простой вагоновъ, въ которыхъ и безъ того почти на всѣхъ дорогахъ ощущается недостатокъ.

3) Дороги, обладающія новымъ и хорошимъ подвижнымъ составомъ, лишаются возможности имъ пользоваться и получаютъ, взамѣнъ его, безъ всякаго за то вознагражденія, подвижной составъ ветхій, старой конструкціи, передвиженіе коего не представляетъ уже тѣхъ удобствъ и той же безопасности.

4) Дороги пользуются другъ у друга подвижнымъ составомъ не въ равной степени, такъ что подвижной составъ, принадлежащій линіямъ незначительнаго движенія, пробѣгаетъ на чужихъ дорогахъ гораздо большее число верстъ, нежели сколько онъ пробѣгалъ бы, еслибы взаимнаго пользованія вагонами не существовало.

Между тѣмъ, при уменьшеніи платы за пробѣгъ вагоновъ по чужимъ дорогамъ до $\frac{1}{10}$ к. съ вагона и версты, дороги незначительнаго движенія, за вышеозначенный излишній пробѣгъ своихъ вагоновъ и сопряженную съ нимъ большую изнашиваемость ихъ, получаютъ далеко не соотвѣтствующее вознагражденіе.

5) Многія дороги группы обладаютъ открытымъ подвижнымъ составомъ въ размѣрѣ, далеко превышающемъ дѣйствительную въ немъ потребность. За неимѣніемъ на дорогахъ грузовъ, подлежащихъ къ нагрузкѣ въ открытый подвижной составъ, сей послѣдній, при обмѣнѣ вагоновъ съ сосѣдними дорогами, переходитъ порожнимъ на конечныя дороги и тамъ стоитъ безъ всякаго употребленія, чѣмъ извлекается изъ обращенія значительный процентъ подвижнаго состава группы.

6) Вагоны съ грузами для отпускной торговли принуждены проходить по нѣсколькимъ желѣзнымъ дорогамъ (короткаго протяженія), входящимъ въ составъ разныхъ группъ, имѣющихъ свои особыя договоры или конвенціи, которыми обусловлено пользованіе вагонами и, вообще, вся операція движенія и таксировки грузовъ.

7) Конвенціи, принятыя въ группахъ, различны между собою, что не только затрудняетъ товаротправителей и служащихъ по примѣненію громадной массы всевозможныхъ тарифовъ, но, въ особенности, вредно вліяетъ на производительное пользованіе вагонами, не допуская свободного движенія вагоновъ по всей сѣти, какъ это будетъ указано ниже.

Желѣзнодорожныя управленія сознаютъ эти неудобства, но не сочувствуютъ свободному переходу вагоновъ по цѣлой сѣти, вслѣдствіе неудовлетворительнаго надзора за чужимъ подвижнымъ составомъ, не правильнаго его употребленія и порчи, не аккуратности въ сообщеніи свѣдѣній о его работѣ и мѣстѣ нахожденія и, вообще, вслѣдствіе неимѣнія средствъ контроля, при существующей организаціи группъ, черезъ что подвижной составъ преждевременно сильно изнашивается.

8) Пробѣгъ и передача вагоновъ на дорогахъ II группы бываютъ сопряжены съ большими неправильностями, противорѣчащими принципу прямаго сообщенія, какъ на примѣръ: дороги II группы, по полученіи какого либо вагона и по разгрузкѣ его, не возвращаютъ таковой обратно по направленію къ дорогѣ собственницѣ, а передаютъ въ противоположную сторону, такъ что на нѣкоторыхъ дорогахъ продолжительное время бываетъ скопленіе только однихъ

чужихъ, крытыхъ вагоновъ, а на другихъ—открытыхъ, въ слѣдствіе чего нельзя удовлетворять надлежащимъ образомъ требованіямъ эксплуатаціи.

9) Нѣкоторыя изъ дорогъ весьма продолжительное время держатъ вагоны на станціяхъ безъ всякаго употребленія, и кромѣ того передаютъ съ одной передаточной станціи на другую, только для пополненія своего суточного обмѣна вагоновъ.

10) Дороги не сообщаютъ — когда вагонъ бываетъ, въ слѣдствіе какихъ либо причинъ, изъять изъ употребленія.

11) Счеты по пробѣгу высылаются съ дорогъ группы не своевременно, на примѣръ, за январь только въ апрѣлѣ или позже, къ тому же многими дорогами счета доставляются не вѣрные и даже не заполненные свѣдѣніями, которыхъ требуетъ сама бланка, что лишаетъ дороги возможности контролировать употребленіе своего вагона.

12) Затребованные вагоны также не возвращаются въ срокъ, установленный конвенціями, и, кромѣ того, дороги, на которыхъ окажутся затребованные вагоны, не сообщаютъ объ этомъ на дорогу собственницу, какъ это предусмотрено въ § 154 конвенціи группы; объ этомъ можно судить изъ того, напр., что изъ числа затребованныхъ Балтійскою дорогою 24-го іюня 1872-го года 41 платформы къ 30 августа того-же года возвращено только 29 штукъ. Что же касается увѣдомленій, по затребованіи съ дорогъ II группы, о мѣстахъ, гдѣ таковыя платформы оказались, то это исполнено только Николаевскою дорогою и то не

въ срокъ, установленный § 124 конвенціи. Кромѣ того, изъ возвращенныхъ по затребованію 29 платформъ, только на 21 высланы дорожныя вѣдомости, а на остальные восемь таковыхъ вовсе не доставлено.

13) Нѣкоторыя дороги въ высылаемыхъ счетахъ пробѣга вагоновъ не показываютъ передачу, возвращеніе и пробѣгъ чужихъ вагоновъ по дорогамъ, состоящимъ въ особыхъ съ ними соглашеніяхъ.

14) Случалось также нерѣдко, что вагоны не имѣли правильной нумераціи.

15) Неправильно показывались въ счетахъ №№ чужихъ вагоновъ.

16) Не представлялись обратно дополнительные счета, посланные для акцептаціи, вслѣдствіе найденныхъ пропусковъ. Таковыя пропуски составляютъ среднимъ числомъ отъ 4 до 6 процентовъ всего числа вагоновъ, показанныхъ въ счетахъ, а на нѣкоторыхъ дорогахъ они доходятъ до 20⁰/₀.

17) Долго задерживаютъ чужіе вагоны безъ употребленія и не сообщаютъ, находятся ли вагоны въ починкѣ.

18) Вагонная отчетность какъ на самыхъ станціяхъ, такъ и въ конторахъ управленій, ведется небрежно, что замѣчено въ 1874 году управляющимъ Рязанско-Козловской дорогой, при провѣркѣ вагоновъ на линіяхъ.

19) Всѣ почти дороги не представляютъ счета въ срокъ, установленный конвенціею.

20) Не возвращаютъ обратно на дорогу собственницу брезенты, которые слѣдуютъ съ транзитными грузами на открытыхъ платформахъ, и

21) Нѣкоторыя дороги перемѣняютъ у вагоновъ оси, но не сообщаютъ объ этомъ дорогѣ собственницѣ вагона.

Соображенія комисіи, избранной общимъ съѣздомъ 1872-го года, были сведены къ слѣдующимъ предложеніямъ:

1) Поставить вопросъ о пользованіи подвижнымъ составомъ въ такое положеніе, чтобы эксплуатація чужимъ подвижнымъ составомъ не была вынужденною, и съ другой стороны, чтобы предупредить самую возможность эксплуатаціи линіи чужими вагонами. Мѣрою для сего могло-бы служить обязательное возвращеніе дорогѣ собственницѣ ея вагона въ опредѣленный срокъ, съ установленіемъ за просрочку посуточной платы. А такъ какъ въ одинъ и тотъ же промежутокъ времени дорога большаго движенія, пользуясь вагонами дороги малаго движенія, можетъ подвергнуть ихъ значительно бѣльшему пробѣгу, чѣмъ дорога малаго движенія—вагоны первой, то въ предупрежденіе такой неравномѣрности, быть можетъ, полезно опредѣлить плату за излишній пробѣгъ въ размѣрѣ, по возможности покрывающемъ стоимость ремонта частей, изнашивающихся отъ излишняго пробѣга.

2) Въ виду того: а) что, при существующихъ условіяхъ, пользованіе чужимъ подвижнымъ составомъ во всякомъ случаѣ на бѣльшій или меньшій срокъ бываетъ вынужденное, б) что стоимость текущаго ремонта, за исключеніемъ перемѣны такихъ запасныхъ частей какъ шины, колеса и рессоры, падаетъ на счетъ дороги пользова-
тельницы, а это, при массѣ плохаго чужаго подвижнаго состава, становится тяжелымъ бременемъ для дорогъ боль-

шаго движенія, коимъ принадлежитъ по бѣльшей части хорошій подвижной составъ, в) что достоинство вагоновъ крайне разнообразно и г) что ремонтное, при нынѣшнихъ условіяхъ пользованія, производится только съ цѣлью замазки неисправностей вагона, дабы сдать его на дальнѣйшую дорогу—признано неотложно необходимымъ:

1) Определить техническія условія для вагоновъ, поступающихъ вновь въ прямое сообщеніе.

2) Определить извѣстный родъ и свойство частей, употребляемыхъ при ремонтіи и возобновленіи вагоновъ.

3) Для разработки этого вопроса избрать нынѣ же спеціальную техническую комисію.

69589
Подробности въ развитіи указанныхъ основныхъ положеній раздѣляются на двѣ категоріи: а) *общія*, для облегченія сношеній по перевозкѣ грузовъ, безъ перегрузки, и *частныя*; какъ послѣдствія частныхъ соглашеній между извѣстными дорогами и группами.

Къ первымъ т. е. *общимъ* принадлежатъ:

а) определеніе срока возвращенія;

б) размѣръ штрафа за просрочку въ возвращеніи;

в) размѣръ платы за пробѣгъ;

г) техническія условія для подвижнаго состава, работающаго въ прямомъ сообщеніи и техническія условія его ремонтіи;

д) указаніе запасныхъ частей, которыя должна поставлять дорога собственница, способъ и срокъ доставки этихъ запасныхъ частей; и

е) установленіе денежныхъ расчетовъ за удержаніе чужаго вагона только съ сосѣднею дорогою.

Коммисія полагала постановить слѣдующія рѣшенія:

1) Срокъ пользованія опредѣлить 75-ти верстнымъ пробѣгомъ въ сутки, считывая по разстоянію отъ известнаго передаточнаго до самаго дальняго пункта группы (въ сторону, куда передается вагонъ) и обратно. Для каждаго передаточнаго пункта опредѣлить такіе сроки.

2) Учетъ сроковъ вести на передаточныхъ пунктахъ для каждаго нумера вагона.

3) При обмѣнѣ вагона на вагонъ, за просрочку въ возвратѣ платить дорогѣ собственницѣ по одному рублю за каждыя просроченныя сутки.

4) Излишній пробѣгъ вагоновъ чужой дороги оплачивать по $\frac{1}{10}$ коп. съ вагона и версты.

5) Расчетъ по срокамъ вести лишь сосѣднимъ дорогамъ между собою, при чемъ подвижной составъ предшествующихъ дорогъ считать какъ бы за собственный этихъ смежныхъ дорогъ.

6) Запасными частями, которыя обязана поставлять дорога собственница, признавать: колеса, рессоры, буксовыя коробки, подшипники и буфера.

7) Срокомъ начала дѣйствія такихъ положеній опредѣлить 1-е января 1873-го года.

8) Нынѣ же выбрать техническую коммисію, которую просить къ будущему общему съѣзду разработать техническія условія конструкціи и ремонта вагоновъ, обращающихся въ прямомъ сообщеніи.

9) Опредѣленіе размѣра платы за необмѣнъ вагона на вагонъ предоставить частному соглашенію по группамъ.

На коммисію для разработки вопроса о пользованіи подвижнымъ составомъ, между прочимъ, было возложено

опредѣлить порядокъ повѣрки подвижнаго состава на всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Коммисія полагала избрать для сего 27-е декабря 1872-го года, въ каковой день къ полудню опредѣлить по каждой дорогѣ наличность вагоновъ по №№, съ указаніемъ какой дорогѣ принадлежать они, и такія вѣдомости выслать въ тотъ же день председателямъ сѣздовъ, которые должны доставить управленію каждой дороги вѣдомость ея вагоновъ съ означеніемъ, на какой дорогѣ они оказались.

Труды коммисіи *по введенію новой системы пользованія вагонами по особому способу срочнаго возвращенія ихъ* остались безуспѣшны.

Единовременная повѣрка вагоновъ 27-го декабря 1872-го года ни къ какимъ результатамъ не привела. Вторичная повѣрка на 14 апрѣля 1873-го года была назначена протоколомъ засѣданія январьскаго сѣзда и также ни къ какимъ результатамъ не привела и, наконецъ, третья повѣрка была назначена протоколомъ засѣданія августовскаго сѣзда 1873-го года черезъ управляющаго Рязанско-Козловской дорогою, которая тоже не привела къ должнымъ результатамъ, хотя и производилась въ теченіи 7 мѣсяцевъ и была сопряжена съ расходами. Причина этого неуспѣха заключалась въ томъ, что повѣрка была только случайная, но не постоянная (ежедневная), а потому не обезпечивала возможности во всякое время имѣть точныя и вѣрныя данныя о положеніи по дорогамъ своего и чужаго подвижнаго состава. Ежедневная повѣрка имѣетъ то громадное преимущество передъ случайною, что правдивость первой можетъ быть доказана статистическими данными, выводимыми и повѣряемыми ежедневно.

Въ слѣдующихъ затѣмъ отдѣлахъ будутъ разсмотрѣны
условія пользованія вагонами отдѣльно по каждой груп-
пѣ дорогъ.

II.

Исслѣдованіе принятой системы пользованія товарными вагонами въ прямомъ сообщеніи грузовъ безъ перегрузки на дорогахъ II группы, по правиламъ отдѣла III конвенціи II-ой группы изданія 1877-го года.

Въ отдѣлѣ III конвенціи II группы изданія 1877-го года въ § 96 упомянуто, какія именно дороги участвуютъ въ прямомъ сообщеніи грузовъ безъ перегрузки.*) Между прочимъ тамъ же указано, что допускается имѣть для каждой дороги открытаго подвижнаго состава для прямаго сообщенія только 20% всего наличнаго числа товарныхъ вагоновъ.

Разборъ § 96
отдѣла III
конвенціи II
группы, из-
данія 1877
года. Общія
основанія.

Такая норма не можетъ имѣть общаго примѣненія ко всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ условія движенія грузовъ, требующихъ открытаго подвижнаго состава, совершенно различны на разныхъ дорогахъ. Между тѣмъ хотя нѣкоторыя, въ особенности оконечныя дороги, выясняли то безвыходное положеніе, въ которомъ онѣ находятся, вслѣдствіе указаннаго постановленія конвенціи II группы, но подобныя заявленія на сѣздахъ гг. представителей дорогъ II группы не привели къ желательнымъ результатамъ.

*) Балтійская, Николаевская, Московско-Рязанская, Рязанско-Козловская, Ряжско-Моршанская, Моршанско-Сызранская, Оренбургская, Козлово-Воронежско-Ростовская, Грязе-Царицынская, Козлово-Тамбовская, Тамбово-Саратовская, Ряжско-Вяземская, Московско-Брестская, Орловско-Грязская и Ростово-Владикавказская.

Особенно невыгоднымъ оказалось положеніе дорогъ, прилегающихъ къ портамъ, которыя терпятъ постоянно недостатокъ въ открытомъ подвижномъ составѣ,—вслѣдствіе чего являются основательныя неудовольствія товаротправителей на медленную отправку грузовъ, требующихъ такого подвижнаго состава. Въ добавокъ открытый подвижной составъ не возвращается обратно на первоначальную станцію отправления груза, но употребляется другими дорогами въ мѣстномъ движеніи или же передается въ обмѣнъ на крытые груженые вагоны по направленію, противоположному отъ дороги собственницы, и хотя конвенція и предоставляетъ возможность получить платформы обратно, но не иначе, какъ на счетъ дороги собственницы и на основаніи правилъ, изложенныхъ въ §§ 153, 154 и 155 конвенціи II группы. Правда, въ §§ 150, 151 и 152 указывается на необходимость принятія мѣръ для возвращенія вагоновъ на дорогу собственницу, дабы подвижной составъ возможно болѣе находился въ распоряженіи собственнаго управленія, но на практикѣ оказывается полная несостоятельность этихъ правилъ, и потому многіе вагоны въ теченіи многихъ лѣтъ не возвращаются на дорогу собственницу. Что касается до вышеприведенныхъ §§ 153, 154 и 155, то прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что портовые дороги, нуждаясь въ своихъ платформахъ, вслѣдствіе неполученія въ замѣнъ ихъ какихъ либо другихъ годныхъ по роду и маркамъ, должны уплачивать за каждый затребованный вагонъ по 1 коп. съ версты, что составитъ дорожную плату,

если затребованный вагонъ находится на какой либо отдаленной станціи чужой дороги.

Нерѣдко случается, что затребованный съ дальней станціи другой дороги вагонъ оказался на этой станціи не вслѣдствіе того, что на оную былъ адресованъ грузъ съ дороги собственницы, а вслѣдствіе (такъ называемой игры) обмѣна вагона на вагонъ, происходящаго постоянно въ районѣ многихъ дорогъ, напримѣръ, по направленію отъ сѣвера къ югу. Результатомъ такового обмѣна часто бываетъ наплывъ порожняго открытаго подвижнаго состава на южныхъ оконечныхъ желѣзныхъ дорогахъ, которыя, какъ не имѣющія возможности продолжать эту игру въ томъ же направленіи, должны предоставить открытый подвижной составъ подъ перевозку хлѣбныхъ грузовъ и сѣмянъ для вывозной заграничной торговли. Подобная отправка грузовъ возбуждаетъ пререканія отправителей съ управляющими желѣзныхъ дорогъ, ибо влечетъ за собой: порчу и утерю грузовъ, перевозимыхъ на открытомъ подвижномъ составѣ, вслѣдствіе затруднительности снабженія ихъ брезентами, не переходящими съ одной дороги на другую; замедленіе въ передачѣ грузовъ на передаточныхъ станціяхъ, вслѣдствіе необходимости провѣрки числа мѣстъ и ихъ тары. Между тѣмъ эта игра въ обмѣнѣ вагоновъ не обусловливается потребностью движенія открытаго подвижнаго состава съ одного оконечнаго пункта группы къ другому противоположному, а напротивъ ведется совершенно произвольно.

Сверхъ того, полная несостоятельность §§ 153, 154 и 155 обнаруживалась на практикѣ и многими другими явленіями. Такъ, если когда дорога собственница изъ-являла готовность уплатить за непроизводительный пробѣгъ своего вагона по дорогамъ, участвующимъ въ его возвращеніи, то оказывалось, что дороги не извѣщали о мѣстѣ нахожденія вагона, равно какъ и о срокѣ доставленія онаго на дорогу собственницу. Такимъ образомъ послѣдняя не только не гарантирована въ полученіи вагона въ извѣстный срокъ, но и не въ состояніи потребовать съ виновной дороги штрафъ по неисполненію § 155, такъ какъ являются между дорогами пререканія, которыя дорога собственница не можетъ выяснить. Случалось, что затребованіе на одни и тѣ же вагоны приходилось производить нѣсколько лѣтъ подрядъ и при томъ безъ всякаго успѣха.

Изъ этого ясно, въ какое положеніе поставлена дорога собственница по удовлетворенію предъявляемыхъ ей требованій по перевозкѣ грузовъ, для которыхъ нуженъ извѣстнаго рода подвижной составъ: имѣя даже достаточный спеціальный подвижной составъ, она, при существующей системѣ обмѣна вагона на вагонъ, положительно не можетъ гарантировать срокъ отправки товара. При отсутствіи связи между оборотомъ вагоновъ съ одной стороны и между пунктами производства и потребленія товара — съ другой, дороги руководятся въ обмѣнѣ вагоновъ единственно опасеніемъ, какъ бы не подвергнуться уплатѣ штрафа за неравномѣрный обмѣнъ вагоновъ. Эта теорія равномѣрнаго обмѣна вагона на вагонъ по-

ложительно не отвѣчаетъ требованіямъ торговли, потому что производительность желѣзнодорожныхъ районовъ весьма различна, слѣдовательно не можетъ быть удовлетворена однимъ и тѣмъ же родомъ подвижнаго состава. При движеніи грузовъ въ оба направленія всегда встрѣтится случай, что періодами въ одну сторону, какъ, на примѣръ, для вывозной заграничной торговли, идутъ крытые вагоны съ зерномъ, въ другую же сторону открытые—съ заграничными грузами, какъ то: машинами, котлами и проч. Слѣдовательно, если бы и ввести обязательный обмѣнъ по однородному подвижному составу, то это повело бы только къ лишнему непроизводительному пробѣгу порожнихъ вагоновъ по нѣсколькимъ линіямъ, тогда какъ, придерживаясь того принципа, чтобы оборотъ вагона по возможности согласовался съ райономъ передвиженія грузовъ, каждая дорога всегда можетъ обойтись своимъ собственнымъ извѣстнаго рода подвижнымъ составомъ.

Кромѣ того въ этомъ послѣднемъ случаѣ вполне возможно опредѣлить обязательный срокъ доставки товара, а если бы отправители потребовали срокъ доставки—такой, который, при чрезмѣрномъ наплывѣ грузовъ, не могъ бы быть удовлетворенъ штатнымъ числомъ подвижнаго состава, то управленіе всегда можетъ—нанять недостающее число вагоновъ; пока же будетъ существовать нынѣ дѣйствующее правило обмѣна, всякій наемъ, сдѣланный дорогою отправительницею груза, можетъ оказаться недостаточнымъ (такъ какъ нѣтъ обязательнаго срочнаго оборота вагона), не говоря уже

о томъ, что подобный наемъ будетъ несправедливъ и убыточенъ для одной дороги, тогда какъ въ перевозкѣ участвуютъ многія.

Отсутствіе срочнаго оборота вагоновъ ведетъ къ тому, какъ это показала десятилѣтняя практика существующаго пользованія товарными вагонами на основаніи конвенцій въ разныхъ группахъ,—что дорога собственница въ теченіи многихъ лѣтъ подрядъ не получаетъ обратно своего подвижнаго состава, и что вслѣдствіе неудовлетворительнаго надзора за чужимъ подвижнымъ составомъ, неправильнаго его употребленія и порчи—подвижной составъ преждевременно сильно изнашивается.

Разборъ § 97.
Общія основанія. Воспрещеніе перехода вагоновъ за предѣлы II группы.

На основаніи этого параграфа движеніе вагоновъ въ прямомъ сообщеніи разрѣшается только по извѣстной группѣ и переходъ вагоновъ изъ одной группы въ другую строго воспрещается (штрафъ 10 руб. въ сутки за вагонъ). Между тѣмъ, условія торговли часто даютъ грузу такое направленіе, при которомъ вагонъ долженъ бы совершать именно такой нынѣ запрещаемый переходъ *).

Для избѣжанія денежной отвѣтственности вагоны, дойдя до предѣльной станціи группы, перегружаются, послѣдствіемъ этого являются лишніе расходы, порча товаровъ или ихъ тары и, наконецъ, замедленіе въ доставкѣ грузовъ.

*) Съ Рязско-Вяземской д. черезъ Тулу и Москву ежегодно направляется въ Ревель до 4.000,000. пудовъ хлѣбныхъ грузовъ съ перегрузкою въ Москвѣ. Отправители исчисляютъ убытокъ въ 6 р. с. съ вагона.

Это же обстоятельство часто вредно вліяетъ на своевременную отправку грузовъ въ особенности на окончныхъ портовыхъ дорогахъ, гдѣ, передъ закрытіемъ и при открытіи навигаціи, является наплывъ привозныхъ грузовъ, которые не могутъ быть скоро отправлены, такъ какъ, хотя управленіе и располагаетъ большимъ количествомъ вагоновъ (изъ подъ грузовъ отпускной торговли), но они по условіямъ конвенціи не только не могутъ быть нагружаемы на дороги другихъ группъ, но даже и на нѣкоторыя дороги своей группы *). Слѣдовательно вагоны изъ подъ грузовъ отпускной торговли надо возвращать порожними, а потребные вагоны просить съ сосѣднихъ дорогъ, и также направлять ихъ порожними подъ грузы привозной торговли; такимъ образомъ происходитъ непроизводительный пробѣгъ порожнихъ вагоновъ въ оба направленія дороги.

Изъ вышеизложеннаго усматривается, что существованіе многихъ группъ не допускаетъ свободнаго движенія вагоновъ по всей желѣзнодорожной сѣти, и влечетъ за собою не только непроизводительные расходы управленій дорогъ и товаротправителей, но также значительно вліяетъ на неуспѣшную отправку грузовъ. Хотя нѣкоторыя дороги и сдѣлали попытки заключенія однообразныхъ договоровъ съ сосѣдними

*) Смотри прилагаемую при семъ вѣдомость ежедневнаго распредѣленія вагоновъ за 1878-й г. на Балтійской дорогѣ. Излишекъ вагоновъ опредѣлился въ 280/0, но, не смотря на это, дорога должна была нанимать вагоны отъ Рыбинской и Николаевской желѣзныхъ дорогъ, какъ это усматривается изъ графы 2.

станціями, но къ сожалѣнію не удавалось достигнуть желаемой цѣли введенія одной общей конвенціи по пользованію подвижнымъ составомъ.

Размѣръ пла-
ты за пробѣгъ
вагоновъ.

Изъ параграфа 115 усматривается, что почти всѣ дороги II группы, при взаимномъ пользованіи подвижнымъ составомъ, уплачиваютъ другъ другу за излишній пробѣгъ по $\frac{1}{10}$ коп. съ вагона и версты, не устанавливая срочнаго возвращенія.

Практика нѣкоторыхъ дорогъ указала, что, при системѣ обмѣна вагона на вагонъ, возможны такого рода случаи: дорога пользовалась ежедневно тѣмъ числомъ вагоновъ, которое она имѣетъ по своему штату, но не одними своими вагонами, а также и чужими, приблизительно въ такой пропорціи, что на каждые сто вагоновъ состояло среднимъ числомъ въ день 30 собственныхъ и 70 чужихъ. Такъ какъ вагоннаго долга не было, то справедливо было бы ожидать, что такая дорога не была бы вынуждена производить уплату за пользованіе чужимъ подвижнымъ составомъ, между тѣмъ на практикѣ оказывалось противное: нѣкоторыя дороги, въ особенности оконечныя, были принуждены уплачивать за сдѣланный поперстный пробѣгъ по обоюдному расчету большія суммы, что несправедливо обременяетъ расходы этихъ дорогъ *).

*) Смотри діаграмму № 4 къ таблицѣ С.

Движеніе какъ отпускной торговли къ портамъ, такъ и привозной изъ портовъ совершается неравномѣрно въ теченіи года, и ослабленіе движенія грузовъ ощущается на окончныхъ дорогахъ болѣе, чѣмъ на центральныхъ транзитныхъ линіяхъ, — вслѣдствіе чего въ періоды слабого движенія на окончныхъ дорогахъ происходитъ значительный простой чужихъ вагоновъ, которые не могутъ быть возвращены на дорогу собственницу за неимѣніемъ грузовъ прямого сообщенія, а собственные вагоны окончныхъ дорогъ по той же причинѣ стоятъ непроизводительно на многихъ передаточныхъ станціяхъ центральныхъ дорогъ, такъ что окончнымъ дорогамъ по неволѣ приходится въ мѣстномъ сообщеніи употреблять чужіе вагоны, и производить за нихъ поверстную плату, которая не возмѣщается платою центральныхъ дорогъ на пользованіе вагонами окончныхъ дорогъ, ибо большинство центральныхъ дорогъ короткаго протяженія, слѣдовательно въ ихъ мѣстномъ движеніи вагоны окончныхъ дорогъ совершаютъ въ сутки слишкомъ малые пробѣги, средняя годовая величина которыхъ равняется отъ одной четверти до одной трети того пробѣга, который совершаютъ вагоны центральныхъ дорогъ на окончныхъ длинныхъ линіяхъ. Обстоятельство это привело многія окончныя дороги съ большимъ движеніемъ къ необходимости совершенно отказаться отъ уплаты нѣкоторымъ центральнымъ дорогамъ поверстной платы, какъ это, на примѣръ, постановлено для Николаевской дороги, которая не уплачиваетъ за пробѣгъ вагоновъ, принадлежащихъ дорогамъ: Тамбо-

во-Саратовской, Грязе-Царицынской, Козлово-Тамбовской и Козлово-Воронежской. Въ этомъ случаѣ можно почти навѣрное сказать, что лишеніе этихъ дорогъ поверстной платы несправедливо, такъ какъ направленіе массы ихъ вагоновъ на Николаевскую дорогу находится въ прямой зависимости не отъ нихъ, а отъ тѣхъ центральныхъ дорогъ, которыя регулируютъ обмѣнъ вагоновъ, принадлежащихъ разнымъ дорогамъ, по своему усмотрѣнію, и которыя служатъ главною причиною какъ задержки на центральныхъ линіяхъ вагоновъ Николаевской дороги для мѣстнаго движенія, такъ равно и простоя ихъ на передаточныхъ станціяхъ. Такимъ образомъ отсутствіе правильной связи между оборотомъ вагоновъ съ одной стороны и районами производства и сбыта съ другой—служитъ причиною аномалій въ распредѣленіи вагоновъ по цѣлой сѣти, равно какъ и препятствіемъ для справедливаго расчета за пользованіе оными.

Какъ на примѣръ такихъ несправедливыхъ приплатъ за пробѣгъ можно указать на Балтійскую желѣзную дорогу, которая въ теченіи 1878-го года, пользуясь по обмѣну тѣмъ количествомъ вагоновъ и вагоно—дней, которое ей предоставлено по штату, тѣмъ не менѣе должна была сдѣлать приплату за лишній поверстный пробѣгъ, сдѣланный чужими вагонами, въ сравненіи съ своими на чужихъ дорогахъ. Что же касается до права, которое предоставлено каждому управленію по провѣркѣ счетовъ другой дороги и по наблюденію за правильнымъ веденіемъ ихъ,—то оно на практикѣ неосуществимо,

такъ какъ для этого пришлось бы каждой дорогѣ имѣть своихъ агентовъ на всѣхъ остальныхъ дорогахъ группы. А безъ этого, такъ какъ вагоны употребляются въ мѣстномъ движеніи, сличеніе счетовъ по пробѣгу однихъ и тѣхъ же вагоновъ по цѣлой сѣти не даетъ возможности сдѣлать точный учетъ всего сдѣланнаго ими пробѣга.

Расчеты каждая дорога производить со всѣми остальными, причемъ въ большинствѣ случаевъ, какъ было выше сказано, возможна только ариѳметическая провѣрка итоговъ, ибо не возможна, при существующей системѣ децентрализаціи, полная провѣрка дѣйствительно произведенной работы вагонами, какъ въ прямомъ, такъ и, въ особенности, въ мѣстномъ движеніи. Подобные счета при большомъ движеніи бываютъ очень многочисленны, требуютъ большаго числа счетоводовъ и всетаки не удовлетворяютъ интересамъ дорогъ.

§ 116. Расчеты между дорогами по пробѣгу вагоновъ.

Практика указала, какъ выше было замѣчено, что, при существующей системѣ децентрализаціи, производившаяся черезъ особыхъ довѣренныхъ лицъ, провѣрка не приводила къ должнымъ результатамъ. Причина заключается въ отсутствіи однообразія отчетности на станціяхъ и при сопровожденіи поѣздовъ.

§ 122. Проверка счета подвижного состава.

Форма книги № 1, утвержденная окончательно въ 1879-мъ г., по которой производится передача вагоновъ,

§ 129. Порядокъ передачи вагоновъ.

Документы,
употребляе-
мые при пе-
редачѣ ваго-
новъ.

не вполне отвѣчаетъ своему назначенію, потому что не требуетъ, чтобы, при возвращеніи какого либо вагона, указывалось время и мѣсто его первоначальнаго поступленія на чужую линію. Это обстоятельство даетъ поводъ передаточнымъ станціямъ дѣлать ошибочныя передачи такихъ вагоновъ, которые не были первоначально сданы черезъ этотъ пунктъ сѣти, и потому, на основаніи правилъ конвенціи, не могутъ быть въ ономъ передаваемы; кромѣ того настоящая форма передачи вагоновъ не требуетъ отъ передаточной станціи того контроля по переходу вагоновъ, который крайне необходимъ для того, чтобы возможно было основательно слѣдить за движеніемъ вагоновъ по цѣлой сѣти.

§ 130. Форма
акта по пере-
дачѣ вагоновъ.

Параграфомъ 130 установлена форма акта по обмѣну вагонами на передаточной станціи съ цѣлью опредѣленія баланса по штрафнымъ взысканіямъ, причитающимся съ какой либо изъ смежныхъ дорогъ, вслѣдствіе несоблюденія конвенціи.

Хотя актъ по формѣ № 2 имѣетъ большое практическое значеніе, но нельзя придавать ему того окончательнаго значенія, которое ему придано въ § 130, такъ какъ управленіе каждой дороги должно имѣть такую систему контроля, которая бы опредѣляла ошибки въ №№ вагоновъ, значущихся въ накладныхъ и квитанціяхъ, ибо акты по обмѣну составляются на основаніи этихъ документовъ. Между прочимъ не требуется веденія для передаточной станціи особой книги по переходу вагоновъ, хотя это крайне необходимо, какъ выяснилось на практикѣ.

Правила приёма вагоновъ, изложенныя въ пара-
 графахъ отъ 131 по 138 включительно, зависятъ бо-
 лѣе отъ мѣстныхъ условій передаточныхъ станцій и
 потому многія дороги, безъ ущерба общему ходу дѣ-
 ла, примѣняютъ кромѣ постановленій этихъ парагра-
 фовъ еще свои спеціальныя договоры. По этому пред-
 мету можно выразить только желаніе, чтобы переда-
 ча совершалась быстро, чтобы, при проектированіи
 общихъ правилъ о пользованіи вагонами по всей сѣ-
 ти, не было особаго льготнаго срока въ 24 часа
 для передаточной станціи, и чтобы срокъ наступле-
 нія посуточной уплаты начинался съ часа передачи
 вагоновъ съ одной дороги на другую. Тогда въ инте-
 ресѣ каждой дороги будетъ забота передвигать ва-
 гоны какъ можно быстрѣе, не только въ районахъ
 передаточныхъ станцій, но и по всей своей линіи,
 дабы, по возможности, меньше уплачивать посуточ-
 ной платы за все время нахожденія нужныхъ ваго-
 новъ въ предѣлахъ своей линіи. Это же обстоятельство
 ускоритъ доставку товаровъ и тѣмъ устранитъ нынѣ
 существующія неудовольствія товаротправителей.

Приемъ ваго-
 новъ: §§ 131,
 132, 133, 134,
 135, 136, 137
 и 138, согла-
 сно послѣдней
 конвенціи
 1879-го года.

Настоящими параграфами установлены: 1) время
 производства обмѣна вагоновъ, 2) размѣры суточ-
 ныхъ обмѣновъ, 3) порядокъ заявленія вагоновъ на
 обмѣнъ, 4) штрафы за невыполненіе обязательства
 обмѣна. Всѣ эти правила суть слѣдствіе мѣстныхъ
 техническихъ условій, въ которыя поставлены доро-
 ги, а именно: недостатка путей и другихъ сооруже-

Объ обяза-
 тельствахъ по
 обмѣну ваго-
 новъ: §§ 139,
 140, 141, 142,
 143, 144, 145,
 146, 147, 148,
 и 149.

ній на передаточныхъ станціяхъ, перевозочной способности каждой изъ дорогъ; сообразно этимъ условіямъ опредѣленъ, на примѣръ, максимумъ передачи вагоновъ въ сутки на разныхъ передаточныхъ станціяхъ.

III.

О пользованіи товарными вагонами въ предѣлахъ III группы,
а также Варшавской дороги съ Балтійскою.

Дороги, входящія въ составъ III группы, слѣдующія: Николаевская, Московско-Курская, Курско-Кіевская, Кіево-Брестская, Одесская, Курско-Харьково-Азовская, Харьковско-Николаевская, Константиновская, Орловско-Грязская, Московско-Ярославская, Вологодская, Лозово-Севастопольская, Ландварово-Роменская и Бресто-Граевская.

Правила пользованія вагонами въ III группѣ по своему принципу совершенно сходны съ системою, принятою по конвенціи II группы, т. е. опредѣляется объѣмъ вагона на вагонъ. Существенное различіе заключается въ томъ, что за пробѣгъ вагона платы никакой не полагается. Объѣмъ же производится по роду подвижнаго состава, т. е. крытые вагоны объѣмниваются на крытые и открытые на открытые. Въ случаѣ вагоннаго долга взыскивается 6 руб. за вагонъ въ сутки, тогда какъ II группа взыскиваетъ 3 руб. Что касается до правилъ возвращенія вагоновъ на дорогу собственницу, то различіе заключается въ томъ, что если чужіе вагоны не были осмотрѣны въ теченіи 11-ти мѣсяцевъ, то таковыя должны направляться бесплатно къ дорогѣ собственницѣ, но при этомъ нѣтъ никакой денежной отвѣтственности въ случаѣ

Взаимное
пользованіе и
обмѣнъ товар-
ныхъ ваго-
новъ. От-
дѣлъ III.

невозвращенія этого рода вагоновъ. При требованіи вагоновъ отъ чужихъ дорогъ, за непроизводительный пробѣгъ уплачивается по 2 к. съ вагона и версты, при чемъ разрѣшается дорогѣ требовать бесплатно тѣ вагоны, которые не были осмотрѣны на другихъ дорогахъ въ теченіи 11-ти мѣсяцевъ. Въ сравненіи съ правилами II группы это значительное улучшеніе, такъ какъ, благодаря такому постановленію, каждое управленіе можетъ по прошествіи года видѣть, осмотрѣть и отремонтировать свой вагонъ. Во всемъ остальномъ конвенція III группы, какъ сходная со II, представляетъ и тѣ же неудобства.

Излѣдованіе
о пользованіи
и обмѣнѣ то-
варными ва-
гонами меж-
ду Варшав-
ской и Балтій-
ской дорога-
ми.

Настоящій договоръ §§ 121 и 122 допускаетъ об-
мѣнъ вагоновъ, напримѣръ, на передаточной станціи
(Гатчино), причемъ не допускается переходъ вагона,
принадлежащаго одной изъ участвующихъ въ дого-
ворѣ дорогъ, на дорогу, не участвующую въ конвен-
ціи; виновная въ нарушеніи этого правила дорога
уплачиваетъ 10-ти рублевый штрафъ за вагонъ въ сут-
ки. Обмѣнъ производится однороднымъ подвижнымъ
составомъ; платы за пробѣгъ никакой не полагается.

Согласно же § 125 за каждый полученный отъ
сосѣдней дороги крытый товарный вагонъ или плат-
форму дорога, принявшая оныя, уплачиваетъ сдавшей
дорогѣ по два рубля въ сутки.

За тѣмъ § 127 гласитъ, что дорога, сдающая гру-

женые вагоны или платформы, не въ правѣ отказать въ приѣмѣ сдаваемого ей, какъ въ обмѣнѣ, такъ и въ уплату долга груженого и порожняго подвижнаго состава.

Приведенные два §§ 125 и 127 указываютъ на существованіе системы обмѣна вагона на вагонъ съ уплатою 2 руб. штрафа за вагонный долгъ. Согласно § 129 разрѣшается полное самостоятельное пользованіе вагонами въ мѣстномъ движеніи, за исключеніемъ употребленія ихъ въ рабочихъ поѣздахъ, какъ это также предусмѣтрѣно въ конвенціяхъ II и III группъ. Нераціональность установленнаго изложенными правилами способа пользованія вагонами, особенно ясно сказывается въ § 125, такъ какъ назначенная въ этомъ § посуточная плата нисколько не обязываетъ дорогу пользоваться принятыми вагонами не только въ прямомъ, но даже и въ мѣстномъ сообщеніи, потому что нѣтъ обязательнаго минимума пробѣга вагона въ сутки, обязательнаго срока выгрузки и нагрузки товара на станціи, равно какъ и поверстной платы.

IV.

Система пользованія товарными вагонами на заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ какъ въ предѣлахъ одного государства, такъ и въ международномъ прямомъ сообщеніи нѣсколькихъ государствъ.

Правила пользованія товарными вагонами въ прямомъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ многихъ государствъ центральной Европы, составляющихъ такъ называемый союзъ *) Управленія германскихъ желѣзныхъ дорогъ, введены въ дѣйствіе съ 1-го мая 1875-го года и окончательно утверждены 1-го января 1879-го года.

Эти правила по своему содержанію подраздѣляются на слѣдующіе семь отдѣловъ: А) Дѣйствительность правилъ вообще. В) Правила и условія пользованія вагонами на чужой дорогѣ. С) Платежи за взаимное пользованіе вагонами, равно какъ контроль и расчетъ по оному. Д) Правило, опредѣляющее состояніе подвижнаго состава, надзоръ и уходъ за онымъ.

*) Этотъ союзъ составляютъ дороги:

1) Германской Имперіи протяженіемъ къ 1 января 1878-го г.	30655,94	килом.
2) Австро-Венгріи	17786,32	»
3) Другихъ государствъ	3746,01	»

52188,27 килом.

Въ распоряженіи союза состояло однихъ товарныхъ вагоновъ (въ 1877 г.).

1) Германской Имперіи	202483
2) Австро-Венгріи	75496
3) Другихъ государствъ	19132

Всего . . . 297111

Е) Поврежденіе вагоновъ на чужихъ дорогахъ и ремонтъ ихъ. F) Денежные расчеты за произведенный ремонтъ. G). Заключение.

Въ этомъ отдѣлѣ излагается общее положеніе о существованіи взаимнаго пользованія вагонами, причемъ допускается желѣзнодорожнымъ управленіямъ вводить у себя нѣкоторыя спеціальныя дополнителныя правила, разумѣется, въ тѣхъ предѣлахъ, чтобы не было противорѣчій съ общими принятыми правилами.

Настоящимъ положеніемъ устанавливается движеніе товарныхъ вагоновъ безъ перегрузки на передаточныхъ станціяхъ, при одномъ условіи, чтобы вагонъ былъ нагруженъ не менѣе 50% своей подъемной силы или своей вмѣстимости по объему, или же, если онъ нагруженъ не вполне, чтобы плата взыскивалась какъ за полную вагонную отправку. При этомъ дорогамъ дозволяется перегружать вагоны на свой счетъ безъ продленія обязательнаго срока пользованія вагонами. Въ случаѣ если станція назначенія груза лежитъ за предѣлами дорогъ, входящихъ въ составъ союза, то окончной дорогѣ разрѣшается передавать вагонъ для дальнѣйшаго слѣдованія безъ перегрузки, но при этомъ срокъ пользованія вагономъ для этой дороги не увеличивается. Исключеніе изъ сего правила допускается только для вагоновъ съ грузами, подлежащими таможенному досмотру.

Станціею назначенія считается самая дальняя

станція, куда первоначально была адресована кладь, *) при этомъ по желанію адресата разрѣшается вагонъ безъ перегрузки отправить на другія станціи съ новыми накладными (не только на боковыя линіи, но и въ обратное направленіе). Подобное право допускается однако только въ тѣхъ случаяхъ, если вагоны могли бы быть отправлены по новому назначенію прямо со станціи отправленія. Выгрузку допускается производить на какой либо станціи, смежной съ тою, куда товаръ былъ адресованъ, но не иначе, какъ съ согласія сосѣдняго желѣзнодорожнаго управленія; при этомъ срокъ пользованія вагонами не увеличивается. Переходъ пассажирскихъ и багажныхъ вагоновъ можетъ быть совершенъ, на основаніи только особыхъ соглашеній.

Выгрузка
и нагрузка
на станціи
назначенія и
обратная от-
правка ва-
гоновъ.

На станціи назначенія предлагается произ-
водить выгрузку чужихъ вагоновъ быстро и затѣмъ,
если возможно, отправлять ихъ нагруженными въ
срокъ нижеуказанный.

Вагоны должны нагружаться по назначенію на
станціи той дороги, которой они принадлежатъ или
на станціи за дорогой—собственницей, или, на-
онецъ, на станціи, попутной къ дорогѣ—собственницѣ.

Груженные вагоны могутъ быть возвращаемы на
дорогу собственницу другимъ путемъ и черезъ другую
передаточную станцію, а не ту, черезъ которую со-

*) На обязанности дороги собственницы, равно какъ и другихъ, участ-
вующихъ въ перевозкѣ, лежитъ направить вагонъ до дальней станціи назна-
ченія, если грузы, въ немъ погруженные по назначенію на разныя станціи
не менѣе того количества, которое предвидѣно въ § 2.

вершился первоначальный переходъ ихъ, въ тѣхъ случаяхъ, если вагоны имѣютъ грузъ на станцію собственной дороги, но въ другомъ концѣ ея, или на какую нибудь станцію по пути къ собственной дорогѣ. Каждой дорогѣ собственницѣ предоставлено право въ нѣкоторыхъ исключительныхъ случаяхъ требовать возврата ея вагоновъ на тѣ станціи, чрезъ которыя они были первоначально переданы. Если на станціи назначенія не имѣется обратнаго груза, а таковой имѣется на одной изъ станцій, расположенныхъ не далѣе какъ въ 200 километрахъ отъ оной, и при томъ въ предѣлахъ одного и того же желѣзнодорожнаго управленія, то сему послѣднему разрѣшается отправлять чужой вагонъ порожнимъ на ту станцію, на которой имѣется къ погрузкѣ обратный грузъ.

Порожніе вагоны должны быть направляемы всегда по той дорогѣ, по которой прибыли съ грузомъ. Для этой цѣли вагоны, при движеніи съ грузомъ, на передаточныхъ станціяхъ должны быть снабжаемы принимающею дорогою особеннымъ ярлыкомъ, *) изъ котораго видно, съ какой дороги и на какой станціи вагонъ былъ переданъ. Подобные ярлыки наклеиваются съ боку кузова вагона, одинъ возлѣ другаго, такъ что, при обзорѣ ихъ, можно прослѣдить путь, совершенный вагономъ. При неправильномъ возвращеніи груженыхъ вагоновъ, таковыя по выгрузкѣ должны быть возвращаемы кратчайшимъ путемъ на дорогу собственницу. Станція, произведшая вы-

*) По прилагаемому при семъ образцу.

грузку, должна составить особый удостоверительный листъ, съ указаніемъ станціи, произведшей неправильную нагрузку. Дороги обязаны въ семъ случаѣ отправить вагонъ по назначенію, но при этомъ могутъ имъ пользоваться въ предѣлахъ сихъ правилъ.

Нагрузка вагоновъ при обратномъ слѣдованіи и передача возвращающихся порожнихъ вагоновъ на боковыя дороги.

Порожніе вагоны разрѣшается, при ихъ возвращеніи на дорогу собственницу, отцѣплять отъ поѣздовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда имѣется на попутныхъ станціяхъ обратный грузъ для станцій дороги собственницы вагона или за предѣлы оной, равно какъ разрѣшается направить порожніе вагоны на боковыя дороги, но при томъ условіи, чтобы станціи, на которыхъ будутъ производимы нагрузки съ обратными грузами не были бы удалены отъ этихъ боковыхъ дорогъ болѣе 200 километровъ.

Временное право отмѣны пользованія чужими вагонами.

Каждому управленію предоставлено право въ случаѣ крайней собственной надобности требовать возвращенія вагоновъ въ порожнемъ состояніи, и каждое управленіе по этому требованію должно немедленно сдѣлать надлежащее распоряженіе своимъ службамъ. Въ случаѣ неисполненія подобнаго требованія дороги собственницы, по истеченіи десяти дней со времени его полученія, подлежащее управленіе подвергается штрафу, установленному § 15.

Взаимная помощь вагонами.

Желѣзнодорожныя управленія гарантируютъ взаимно случаи, при которыхъ для отправки грузовъ

требуется наемъ вагоновъ. Если потребованные въ силу этой гарантіи вагоны проходятъ безъ употребленія въ оба направленія, или проходятъ въ порожнемъ состояніи какую либо промежуточную дорогу, или же совершаютъ на таковой дорогѣ въ порожнемъ состояніи болѣе длинный пробѣгъ, чѣмъ въ нагруженномъ видѣ, то въ такихъ случаяхъ дорогамъ, производящимъ подобную перевозку, причитается двойная вагонная плата на счетъ дороги, которая потребовала вагоны (согласно § 15).

Подобные платежи причитаются и за вагоны, нанятые для цѣлей общихъ перевозокъ, въ пользу подлежащихъ дорогъ. Отправка затребованныхъ вагоновъ во всѣхъ случаяхъ должна совершаться посредствомъ удостовѣрительныхъ листовъ.

Пользованіе затребованными вагонами по иному способу, чѣмъ какой дозволенъ дорогою собственницею вагона, подвергаетъ виновную дорогу штрафу, согласно § 15. Если какое либо управленіе произведетъ наемъ вагоновъ для своей собственной какой либо потребности, то оно обязано сообщить дорогамъ, участвующимъ въ перевозкѣ: число, родъ вагоновъ и время, къ которому они потребны, и притомъ уплачиваетъ за пробѣгъ въ 6 разъ больше нормы за порожній пробѣгъ вагоновъ, при движеніи какъ въ одну такъ и въ обратную сторону. Желѣзныя дороги, участвующія въ подобной перевозкѣ, не уплачиваютъ ни суточной платы, ни за пробѣгъ вагоновъ.

Переходъ
вагоновъ за
предѣлы до-
рогъ союза.

Если вагоны, принадлежащіе дорогамъ союза или поступившіе къ нимъ во временное пользованіе, будутъ переданы за предѣлы союза, то на послѣдней дорогѣ, передавшей ихъ, лежитъ отвѣтственность за правильное пользованіе вагонами, равно какъ и уплата причитающихся платежей, если только между дорогою собственницею и чужою дорогою, пользующеюся ея вагонами, не сдѣлано особаго соглашенія. Если вагонъ переходитъ за предѣлы союза вслѣдствіе наложенныхъ таможенныхъ пломбъ, то вышесказанная отвѣтственность лежитъ на той дорогѣ союза, на которой эти пломбы были наложены.

Переходъ
вагоновъ чужихъ дорогъ
на дороги
союза.

Если на дороги союза поступаютъ вагоны съ дорогъ, которыя не принадлежатъ къ составу союза, то таковыя вагоны рассматриваются какъ принадлежащіе тому управленію, которое ихъ ввело, если только не существуетъ особаго соглашенія между дорогою собственницею вагоновъ и дорогами союза. Обратная нагрузка или обратное отправленіе такихъ вагоновъ безъ грузовъ можетъ быть совершено чрезъ ту передаточную станцію, черезъ которую они поступили въ вѣдѣніе союза.

Передача и
пріемъ ваго-
новъ.

Пріемъ годныхъ для движенія вагоновъ не долженъ быть отклоняемъ, и считается совершившимся, если вагоны поставлены въ распоряженіе сосѣдней дороги со всѣми надлежащими документами, какъ то: накладными, дорожными вѣдомостями, таможенными документами и др. Время дня, въ кото-

рое долженъ быть совершаемъ обмѣнъ вагоновъ, устанавливается обоюднымъ соглашеніемъ управленій, но при этомъ обязательно производить передачу вагоновъ отъ 6 часовъ утра до 10 часовъ вечера и при томъ не менѣе какъ въ три равные періода времени.

Управленія, которыя откажутъ въ принятіи вагоновъ, обязаны о невозможности приѣма извѣстить подлежащія, заинтересованныя въ семъ, управленія, посредствомъ заказныхъ писемъ или телеграммъ, и если подобный отказъ не будетъ оправданъ причинами, поименованными въ пунктахъ отъ 1 до 3 параграфа 14, то виновная дорога несетъ отвѣтственность какъ за нормальную посуточную плату, такъ и за просрочку всѣхъ тѣхъ вагоновъ, которые находятся въ движеніи на предъидущихъ дорогахъ, и которые уже были отправлены на эту дорогу до получения отъ нея объявленія о невозможности приѣма вагоновъ.

Срокъ пользованія вагонами слагается изъ времени, назначеннаго во 1-хъ для пробѣга и во 2-хъ для производства нагрузки и выгрузки вагоновъ. Сроки пользованія вагонами.

Сроки пробѣга опредѣляются числомъ пройденныхъ километровъ въ извѣстное время:

При пробѣгѣ до 75 километровъ назначается срокъ 1 день.

Отъ 75 километровъ до 225 километровъ 2 дня.

За послѣдующія 225 километровъ добавляется по 1 дню.

Срокъ выгрузки и нагрузки вагона на станціи

назначенія опредѣляется двухдневный (по одному для каждой операціи). Въ случаѣ дальнѣйшей отправки груженаго вагона безъ перегрузки по новой накладной, срокъ увеличивается только на 1 день. Въ случаѣ же дальнѣйшаго отправленія порожняго вагона или отклоненія вагона для производства вторичной нагрузки, за пользованіе таковымъ вагономъ взыскивается только плата за пробѣгъ (§ 2), но при этомъ особаго срока для нагрузки не предоставляется.

Расчеты за пробѣгъ и за время нагрузки и выгрузки вагоновъ составляются отдѣльно для каждого управленія, равно какъ отдѣльно же за движеніе въ одну и другую сторону; точно также и плата за пробѣгъ по соединительнымъ путямъ и другимъ вѣтвямъ къ пристанямъ и проч. Время пользованія вагонами начинается съ часа пріема и оканчивается съ часа сдачи вагоновъ (§ 9).

Начало часа считается за полный. Для возвращающихся вагоновъ сроки выгрузки и нагрузки на попутныхъ станціяхъ опредѣляются нижеслѣдующіе (при томъ только условіи, если вагоны не будутъ употреблены для внутренняго мѣстнаго сообщенія):

для выгрузки и затѣмъ нагрузки 2 дня,
для одной только выгрузки или нагрузки . . 1 день.
При перегрузкѣ или догрузкѣ на передаточныхъ или узловыхъ станціяхъ къ вѣтвямъ, разрѣшается одинъ день лишняго пользованія вагонами, которые имѣли грузъ на разныя вѣтви или разныя станціи.

Во всемъ остальномъ управленіямъ предоставляется входить въ особыя соглашенія между собою.

Каждое управленіе за пользованіе чужимъ вагономъ уплачиваетъ дорогѣ собственницѣ вознагражденіе въ видѣ:

Платежи за взаимное пользованіе вагонами, равно какъ контроль и расчетъ по оному.

а) Платы за наемъ вагона.

в) Платы за просрочку, вслѣдствіе поздняго возвращенія вагона.

Платежи за пользованіе вагонами.

Наемъ вагоновъ слагается изъ платы: 1) за пробѣгъ и 2) за время пользованія вагонами.

Наемъ вагоновъ.

Плата за пробѣгъ исчисляется въ зависимости отъ пройденнаго числа километровъ. Плата за время пользованія опредѣляется числомъ дней и часовъ, во время которыхъ вагонъ находился на какой либо дорогѣ. Для сей цѣли агенты на передаточныхъ станціяхъ должны письменно опредѣлять время перехода вагоновъ съ одной дороги на другую. Часы отъ полуночи до полуночи обозначаются числами по порядку отъ 1 до 24, такъ что, напр., цифра 23 обозначаетъ 11 часовъ ночи. Каждое начало часа принимается за полный часъ.

Плата за пробѣгъ каждого километра взимается слѣдующая:

а) за товарный, багажный, для скота и др. вагонъ 0,01 марка;

в) за пассажирскій вагонъ 0,02.

Каждыя 0,5 километра и выше, при расчетахъ за пробѣгъ, считаются какъ полный километръ.

Плата за время пользованія въ сутки:

а) за товарные, багажные, скотскіе и другіе вагоны 1 марка.

в) за пассажирскій вагонъ 2 марки.

При мѣсячныхъ расчетахъ за пробѣгъ и время пользованія, суммы округляются въ полныхъ маркахъ.

Платежи за
просрочку ва-
гоновъ.

При просрочкѣ въ пользованіи вагонами кромѣ платы, обусловленной § 12, за каждые 24 часа взыскивается еще слѣдующая плата:

а) за товарный, багажный, скотской и другіе вагоны 2 марки.

в) за пассажирскіе 4 „ .

При мѣсячныхъ расчетахъ оказавшіеся часы принимаются за полные сутки.

Плата за просрочку не взимается, если общее время пользованія при движеніи вагона какъ въ одну такъ и въ обратную сторону не превышаетъ положеннаго срока.

Освобожденіе
отъ уплаты
какъ за
правильное
пользованіе,
такъ и за,
просрочку ва-
гоновъ.

А. Управленіе, которое въ теченіи 24 часовъ выгрузитъ вагонъ на станціи назначенія и доставитъ его обратно, освобождается отъ уплаты за 24 часа, въ виду того, что для станціи назначенія изъ двухъ-дневнаго срока одинъ день считается льготнымъ. Всякое меньшее число часовъ, чѣмъ 24 часа, считается за полныя сутки. Для попутной станціи, производящей выгрузку, подобной льготы не полагается.

В. Управленіе, при пользованіи чужимъ вагономъ, освобождается отъ уплаты какъ за время пользованія, такъ и за просрочку только по слѣдующимъ причинамъ: 1) черезъ поврежденіе пути, происходящее

отъ особаго состоянія природы или отъ желѣзнодо-
рожныхъ несчастій; 2) вслѣдствіе особыхъ причинъ или
такъ наз. *force majeure* (къ таковому можно также от-
нести стачку рабочихъ); 3) вслѣдствіе таможенныхъ
обрядностей; 4) вслѣдствіе неприема вагоновъ сосѣднею
дорогою и 5) вслѣдствіе поврежденія или неспособ-
ности вагона къ дальнѣйшему движенію.

Всѣ эти причины освобождаютъ управленіе отъ
уплаты во время ихъ существованія, при томъ не
болѣе какъ въ теченіи трехъ дней для случаевъ, по-
именованныхъ отъ пункта 1-го до 3-го, а, по про-
шествіи этого срока, должно быть сообщено пред-
положеніе о времени продолжительности препятствія—
по пункту 3-му дорогѣ собственницѣ вагона, по пунктамъ
1 и 2 — редакціи органа союза для опубликованія
въ ближайшемъ номерѣ газеты во всеобщее свѣ-
дѣніе.

С. Отъ уплаты за просрочку (но не за время поль-
зованія) освобождаются тогда, когда не своевременная
выгрузка или вторичная нагрузка произошла вслѣдствіе
полицейскаго запрещенія производить эти операціи
по воскреснымъ и праздничнымъ днямъ; въ такихъ слу-
чаяхъ срокъ нагрузки и выгрузки увеличивается на со-
отвѣтственное количество дней.—Причины подобныхъ
промедленій должны быть отмѣчены въ мѣсячныхъ ра-
портахъ подлежащему управленію; всякое позднее заяв-
леніе не принимается во вниманіе.

Послѣдствія
неправиль-
наго пользо-
ванія ваго-
нами.

Если вагонъ возвращается порожнимъ на дорогу собственницу по неправильному пути, то виновное въ томъ управленіе уплачиваетъ дорогамъ, участвующимъ въ таковой перевозкѣ, вознагражденіе въ 6 разъ большемъ размѣрѣ противъ нормальной платы за пробѣгъ, кромѣ уплаты за пробѣгъ и суточной платы за время пользованія въ пользу дороги собственницы. Управленія, участвующія въ перевозкѣ, уплачиваютъ дорогѣ собственницѣ плату за пробѣгъ и посуточную плату, не ожидая взысканія вознагражденія съ виновнаго въ томъ управленія.

Контроль и
расчеты.

Каждое управленіе обязано, по истеченіи каждаго мѣсяца, для каждой дороги союза составить рапортъ о пользованіи ея вагонами по особой формѣ и отправить таковой въ подлежащее контрольное учрежденіе каждой дороги не позже конца слѣдующаго мѣсяца. Въ этихъ ежемѣсячныхъ рапортахъ, на сколько это возможно, требуется вносить обратный пробѣгъ всѣхъ вагоновъ, возвращенныхъ до 15 числа слѣдующаго мѣсяца, равно и движеніе всѣхъ тѣхъ вагоновъ, которые возвращались послѣ 15 числа отчетнаго мѣсяца. При составленіи рапортовъ о вагонахъ, еще не возвращенныхъ, должно показывать движеніе ихъ только въ одну сторону. — О пробѣгѣ порожнихъ вагоновъ, совершаемомъ по ошибочному направленію, должны быть составляемы особые рапорты (§§ 3 и 15).

Составленіе отдѣльныхъ рапортовъ по пользованію вагонами и штрафныхъ взысканій для отдѣльныхъ участковъ одного и того же управленія допускается въ слѣдующихъ случаяхъ:

а) Если участки имѣютъ различныхъ собственниковъ.

б) Если пользованіе подвижнымъ составомъ различныхъ участковъ производится на основаніи правилъ о чужихъ вагонахъ.

Напоминанія на счетъ представленія рапортовъ допускаются черезъ три мѣсяца по полученіи прочихъ рапортовъ по пробѣгу вагоновъ.

Заключеніе расчетовъ по отчетамъ должно послѣдовать въ теченіи слѣдующаго втораго мѣсяца.



Преимущества заграничной системы пользованія
товарными вагонами въ сравненіи съ русскою
по группамъ.

Изъ вышеприведеннаго критическаго обзора системы пользованія товарными вагонами на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, обусловленной конвенціями, равно какъ и описанія договора, нынѣ дѣйствующаго на заграничныхъ дорогахъ центральной Европы, самъ собою рождается вопросъ: неужели существующее распредѣленіе нашихъ дорогъ на многія группы, при общемъ протяженіи русской желѣзнодорожной сѣти въ 20,083 версты и при наличности въ ея распоряженіи всего 81,413 товарныхъ вагоновъ, обусловливается требованіями торговли, — въ то время, какъ за границей условія торговли давно уже побудили дороги руководствоваться однимъ общимъ договоромъ при пользованіи вагонами на гораздо болѣе обширной сѣти въ 49,057 в., составляющей, такъ называемый, союзъ управленій германскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ многочисленнымъ паркомъ изъ 297,111 товарныхъ вагоновъ, который превышаетъ болѣе чѣмъ въ три съ половиною раза штатъ товарныхъ вагоновъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ? Практика движенія грузовъ прямаго сообщенія напротивъ указала на многія неудобства, проистекающія благодаря именно распредѣленію дорогъ на многія группы, — неудобства не только для самихъ желѣзнодоро-

рожныхъ управленій, но и въ особенности для торговли, доказательствомъ чего служатъ многія заявленія товароотправителей.

Выгоды заграничной системы пользованія товарными вагонами выступаютъ съ полною ясностью. Несмотря на обширное протяженіе сѣти дорогъ, равно какъ ея пересѣченность, въ слѣдствіе существованія многихъ самостоятельныхъ короткихъ линій, составляющихъ, посредствомъ многихъ передаточныхъ станцій, такъ называемые узлы сѣти, и потому значительно вліяющихъ какъ на правильность, такъ и на скорость движенія вагоновъ съ грузами прямого сообщенія, — все таки почти повсюду товаръ можетъ слѣдовать безъ перегрузки и при томъ безъ участія отправителя на передаточныхъ станціяхъ, лежитъ-ли дорога назначенія груза въ предѣлахъ или за предѣлами союза.

Допуская такой свободный переходъ, по столь сложной и обширной сѣти, при столь многочисленномъ вагонномъ паркѣ, и при столь сильно развитомъ движеніи какъ грузовъ прямого, такъ и мѣстнаго сообщенія, подобная система, существующая уже нѣсколько лѣтъ на заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ, несомнѣнно удовлетворяетъ потребностямъ торговли.

Кромѣ того, преимущества заграничной системы обнаруживаются изъ сопоставленія статистическихъ данныхъ о результатахъ перевозки грузовъ на русской и заграничныхъ дорогахъ. Такъ, на примѣръ, на сихъ послѣднихъ было перевозимо въ годъ среднимъ числомъ на вагонъ 7.724,394 пудо-верстъ, тогда какъ на русской сѣти только 5.470,809 пудо-верстъ.

Столь малая средняя величина для русскихъ желѣзныхъ дорогъ происходитъ, главнымъ образомъ, отъ принятой системы пользованія вагонами въ разныхъ группахъ, равно какъ отъ недостатка путей и ремонтныхъ средствъ дорогъ и, наконецъ, благодаря отсутствію центрального контрольнаго учрежденія, которое, служа посредникомъ въ общемъ дѣлѣ, соблюдало бы безпристрастно интересы каждой изъ дорогъ. При системѣ полной децентрализаціи по контролю пользованія вагонами и взаимныхъ расчетовъ, иного результата и не можетъ получиться. Каждая изъ дорогъ не можетъ тратить тѣхъ средствъ, которыя были бы необходимы для полнаго контроля по употребленію чужими дорогами ея вагоновъ.

Чтобы вполне ясно себѣ представить тѣ преимущества, которыя заключаются въ самой системѣ, принятой на заграничныхъ дорогахъ, въ сравненіи съ конвенціями группъ русскихъ дорогъ, необходимо указать тѣ обстоятельства, которыя имѣютъ вліяніе на время пользованія вагонами.

При перевозкѣ грузовъ, какъ извѣстно, должно стремиться къ тому, чтобы по возможности, располагая малымъ числомъ вагоновъ, перевезти наибольшее количество грузовъ, такъ какъ этимъ достигается уменьшеніе расходовъ на первоначальное обзаведеніе дороги, а съ тѣмъ вмѣстѣ и количество потребнаго годоваго валоваго сбора на покрытіе какъ расхода самой эксплоатаціи, такъ и на уплату % на капиталъ и его погашеніе. Для достиженія этой цѣли необходимо, чтобы каждый вагонъ произ-

водилъ наибольшую полезную производительную работу, каковою считается то время, въ которое вагонъ пробѣгаетъ извѣстное пространство съ грузомъ. Непроизводительною же работою считается та, когда вагонъ пробѣгаетъ извѣстное пространство порожнимъ или же стоитъ на станціи: 1) подъ нагрузкой, 2) подъ выгрузкой, 3) поврежденный въ починкѣ, или же 4) по не распорядительности стоитъ порожнимъ безъ употребленія въ то время, когда управленія дорогъ въ ономъ нуждаются.

Время для нагрузки и выгрузки вагоновъ зависитъ отъ многихъ причинъ какъ техническихъ, такъ и административныхъ. Къ первымъ относятся: 1) неудобство и недостатокъ путей на станціяхъ, что замедляетъ производство маневровъ для подачи вагоновъ подъ нагрузку, подъ выгрузку и для составленія поѣздовъ; 2) недостатокъ помѣщеній и механическихъ приспособленій для храненія, нагрузки и выгрузки, а также 3) недостаточное количество *въсвыхъ помостовъ* для взвѣшиванія вагоновъ и прочихъ сооруженій. Къ административнымъ причинамъ относятся: медленность всякаго рода писмоводства, счетоводства, таможенныхъ обрядовъ и разныхъ распоряженій по движенію вагоновъ.

Договоръ заграничныхъ дорогъ предусматриваетъ всѣ эти обстоятельства, которыя служатъ часто причиною, что подвижной составъ производитъ мало работы т. е. пробѣга какъ съ грузомъ, такъ и порожнемъ. Результатъ наглядно обнаруживается сравнительно статистическими данными, на примѣръ: на одной

изъ заграничныхъ дорогъ въ 1877-мъ году средній годовой пробѣгъ товарнаго вагона доходилъ до 30,892 вер. (на Людвигъ-Черновицкой), между тѣмъ какъ изъ отчета Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1877-ой годъ таковой простирался до 11,087 верстъ. Причину столь значительной разницы въ пользу средняго годоваго пробѣга на заграничныхъ дорогахъ надо искать въ томъ обстоятельствѣ, что вагоны должны тамъ въ теченіи каждаго сутокъ производить опредѣленную наименьшую работу какъ при пробѣгѣ, такъ равно при операціяхъ выгрузки и нагрузки. При этомъ всякое отступленіе подвергается виновную дорогу уплатѣ штрафа за медленное пользованіе чужими вагонами въ пользу дороги собственницы. Тогда какъ конвенціи русскихъ дорогъ никакого обязательства не ставятъ на счетъ нагрузки, выгрузки и обязательнаго пробѣга въ сутки, а равно не устанавливаютъ никакого штрафа по этому поводу. Вслѣдствіе же системы обмѣна вагона на вагонъ является простой чужихъ вагоновъ, за который дороги не отвѣтственны предъ дорогою собственницею. Кромѣ того, эта система вызываетъ часто убыточный пробѣгъ порожнихъ вагоновъ для производства обмѣна, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, когда какая либо дорога состоитъ въ прямомъ сообщеніи съ сосѣдними дорогами, на основаніи разныхъ конвенцій, не допускающихъ переходъ вагона изъ одной группы въ другую. Подобныя обстоятельства ведутъ къ убыточному и, вмѣстѣ съ тѣмъ,

къ бесполезному передвиженію тары порожняго подвижнаго состава, или такъ называемаго мертваго груза. Чтобы дать понять на сколько великъ перевозимый мертвый грузъ паровозовъ и вагоновъ, въ сравненіи съ полезнымъ грузомъ, при семъ приложены статистическія таблицы А. и В. діаграммы № 1 и № 2.

Особенно важное преимущество, которое имѣетъ заграничная система пользованія для интересовъ торговли, заключается еще въ томъ, что она заставляетъ желѣзнодорожныя управленія уплачивать посуточную плату за каждый вагонъ во время пользованія онымъ, и штрафы за просрочку, происходящую вслѣдствіе несвоевременной выгрузки и нагрузки, а также и за медленный ходъ вагона. Такимъ образомъ, управленія въ видахъ собственныхъ интересовъ, будутъ заботиться о скоромъ и безостановочномъ движеніи чужихъ вагоновъ въ предѣлахъ всей линіи, такъ какъ не только каждыя сутки пользованія составляютъ расходъ, но и опасеніе подвергнуться штрафу вынуждаетъ управленія передвигать вагоны съ бѣльшею скоростью, чѣмъ то требуется договоромъ *). Слѣдовательно, здѣсь интересы желѣзнодорожныхъ управленій солидарны съ интересами товаротправителей, поэтому служба на заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ совершенно организована для выполненія лежащихъ на нихъ задачъ.

*) Совершенно сходный же договоръ заключенъ для прямаго сообщенія нѣкоторыхъ Сѣверо-Германскихъ желѣзн. дорогъ, Австро-Венгерск., Саксонскихъ, Баварскихъ, Баденскихъ, Виртембергскихъ, Бельгійскихъ, Нидерландскихъ, Швейцарскихъ и другихъ со всѣми Итальянскими (сѣверной, средней и южной Италіи) дорогами.

Главная задача перевозной промышленности заключается въ такъ называемомъ уничтоженіи или преодолѣніи разстояній, которыя выражаются не только въ дѣйствительномъ удаленіи между собою районовъ производства и потребленія всевозможныхъ продуктовъ, но еще болѣе въ тѣхъ разнообразныхъ затрудненіяхъ, которыя могутъ представляться при сообщеніяхъ между двумя пунктами. Въ свою очередь устраненіе подобныхъ затрудненій можетъ уменьшить и уменьшаетъ вліяніе дѣйствительныхъ математическихъ разстояній на скорость перевозки, а такъ какъ районы сбыта и потребленія товаровъ сближаются иногда разными *) системами сообщенія, то на условія торговли имѣютъ вліяніе не только математическія разстоянія, но и такъ называемыя экономическія. Съ развитіемъ желѣзнодорожной техники, увеличивается скорость движенія, которая ведетъ къ удлиненію безперегрузочныхъ пробѣговъ, дѣлаемыхъ вагонами. Это же обстоятельство даетъ лучшіе экономическіе результаты, вслѣдствіе лучшаго пользованія подъемною силою подвижнаго состава, равно какъ вслѣдствіе возможности избѣжать лишняго мертваго груза, такъ какъ, удлиняя, на примѣръ, районъ сбыта ввозимыхъ черезъ порты заграничныхъ грузовъ во внутрь Россіи, явится болѣе шансовъ на полученіе обратныхъ грузовъ для вывозной торговли и на оборотъ;

*) На примѣръ: изъ Берлина товаръ идетъ по желѣзной дорогѣ въ Штетинъ, далѣе на пароходѣ въ Ревель и затѣмъ по желѣзной дорогѣ въ С.-Петербургъ или Москву.

это же обстоятельство вліяетъ, какъ выше было сказано, на уменьшеніе порожняго пробѣга вагоновъ. Этой-то задачѣ, которая возлагается на желѣзныя дороги, болѣе удовлетворяетъ во всѣхъ отношеніяхъ система пользованія вагонами, которая принята на заграничныхъ дорогахъ, такъ какъ кромѣ уже поименованныхъ преимуществъ она ставитъ пользованіе вагонами въ зависимость отъ районовъ сбыта и производства и вынуждаетъ болѣе скорый и правильный оборотъ вагоновъ между таковыми двумя пунктами.

Кромѣ того, въ основѣ заграничной системы лежитъ то важное требованіе, чтобы каждый номеръ вагона, который представляетъ собою капиталъ около 1500 руб., производилъ извѣстную срочную работу и подвергался постоянно самому строгому контролю, почему и установлено, на примѣръ, что каждый неоправданный день простоя вызываетъ штрафныя взысканія.—Ясно, что только при подобныхъ условіяхъ контроля каждого номера вагона, изъ всего штатнаго числа 81.413, на русской сѣти возможно ожидать удовлетворительной работы, и тогда съ каждымъ годомъ процентное отношеніе времени дѣйствительнаго движенія вагоновъ ко времени всего пользованія оными будетъ ежегодно возрастать. Разумѣется, этотъ общій договоръ можетъ дать тогда только вполне удовлетворительный результатъ, когда будетъ существовать центральное контрольное учрежденіе; такъ, въ настоящее время, хотя требованія русскихъ кон-

венцій относительно пользованія вагонами весьма незначительны, но правильность, срочность и точность ихъ исполненія находятся далеко не въ утѣшительномъ видѣ, и при томъ стоятъ дорогамъ не малыхъ денежныхъ затратъ, которыя, при введеніи въ дѣйствіе центральнаго учрежденія, могутъ быть значительно уменьшены.

VI.

Въ 1879-мъ году въ декабрѣ мѣсяцѣ на обсужденіе съѣзда г.г. управляющихъ желѣзными дорогами I группы, Либаво-Роменской и С.-Петербурго-Варшавской, былъ представленъ проектъ положенія объ общемъ вагонномъ паркѣ для дорогъ I группы, выработанный Р. П. Фонъ-Дезеномъ и Н. П. Хлудневымъ. Этотъ проектъ имѣлъ цѣлью указать средство для ускоренія оборота вагоновъ, въ видахъ достиженія болѣе быстрой доставки грузовъ какъ отпускной, такъ и привозной заграничной торговли, не прибѣгая къ увеличенію наличнаго подвижнаго состава.

Проектъ общаго вагоннаго парка для желѣзныхъ дорогъ I группы.

Составители проекта полагали достигнуть выше сказанныхъ цѣлей установленіемъ одного общаго вагоннаго парка, но съ ограниченіемъ централизаціи только въ отношеніи ремонта и смазки вагоновъ на всѣхъ линіяхъ I группы, черезъ посредство своихъ агентовъ, расположенныхъ по цѣлой сѣти.

Эта часть разработана въ проектѣ довольно подробно. Затѣмъ, по проекту на центральное управленіе вагоннымъ паркомъ возлагается также обязанность производства денежныхъ расчетовъ по обоюдному пользованію вагонами.

Во время обсужденія означеннаго проекта на съѣздѣ, г.г. представители дорогъ Московско-Брестской и Грязе-Царицынской указали на слѣдующія мѣры, которыя, по ихъ мнѣнію, могли бы до извѣстной степени также повліять на ускореніе оборота вагоновъ

и доставки грузовъ по назначенію безъ введенія въ дѣйствіе общаго вагоннаго парка:

1) Уменьшеніе сроковъ обязательной доставки грузовъ установленіемъ на пробѣгъ вагоновъ съ грузами малой скорости взамѣнъ 125 отъ 200 до 240 верстъ въ сутки и однѣхъ сутокъ на каждую передачу.

2) Соглашеніе графиковъ товарнаго движенія по дорогамъ.

3) Заинтересованіе агентовъ передаточныхъ станцій въ возможно скорѣйшей передачѣ вагоновъ назначеніемъ въ ихъ пользу преміи за каждый сданный и принятый вагонъ, и

4) Предоставленіе принимающей дорогѣ права производить за счетъ сдающей дороги перегрузку вагоновъ, оказавшихся при сдачѣ опасными для движенія.

Представители Динабурго - Витебской, Орловско-Витебской, С.-Петербурго-Варшавской и Либаво-Роменской дорогъ нашли мѣры, предлагаемыя пунктами 1, 3 и 4 неудобопримѣнимыми, въ особенности пунктомъ 1, потому что нельзя ручаться, чтобы всѣ вагоны, и въ томъ числѣ заболѣвшіе въ пути, могли быть, при всемъ желаніи, доставлены по назначенію въ предлагаемые сокращенные сроки и чтобы вслѣдствіе этого дорогамъ не пришлось терять часть провозной платы безъ всякой въ томъ вины.

Соглашаясь съ мнѣніемъ представителей дорогъ Московско-Брестской, Грязе-Царицынской и Риго-Ди-

набургской, вмѣстѣ съ тѣмъ возможно согласить это мнѣніе со взглядами представителей Динабургско-Витебской, Орловско-Витебской, С.-Петербурго-Варшавской и Либаво-Роменской дорогъ, такимъ образомъ: срокъ на пробѣгъ вагоновъ съ грузами малой скорости долженъ быть 240 верстъ въ сутки, считая на движеніе товарнаго поѣзда, со включеніемъ всѣхъ остановокъ на станціяхъ, 10 верстъ въ часъ. Съ тою же скоростью имѣютъ возвращаться и порожніе вагоны. На передачу для каждой передаточной станціи соотвѣтствующей дорогѣ достаточно предоставить 6-ти часовой срокъ. На нагрузку и выгрузку вагоновъ въ каждомъ случаѣ суточный срокъ. Отвѣтственность за доставку грузовъ малой скорости передъ отправителемъ оставить нынѣ существующую, т. е. 125 верстъ въ сутки на проходъ и однѣ сутки для передачи съ одной дороги на другую. Отвѣтственность за движеніе вагона со скоростью меньшею 240 верстъ въ сутки и за задержку на каждой передаточной станціи болѣе 6 часовъ несетъ каждая дорога предъ собственницею вагона, въ случаѣ измѣненія нынѣ существующей системы обмѣна вагона на вагонъ на систему срочнаго возвращенія вагоновъ, или же виновная дорога отвѣчаетъ извѣстнымъ денежнымъ штрафомъ, который поступаетъ въ общій фондъ дорогъ, составляющихъ какую либо группу по обоюдному пользованію вагонами. При послѣднемъ предположеніи существующій порядокъ пользованія вагонами не измѣняется, но въ общихъ интересахъ достигается скорость оборота вагоновъ и вмѣстѣ съ тѣмъ успѣхъ перевозки боль-

шой массы грузовъ въ краткій срокъ по цѣлой сѣти заинтересованныхъ въ семь дорогъ.

Способъ распредѣленія штрафныхъ взысканій съ виновной дороги въ пользу другихъ или же въ пользу всѣхъ, пропорціонально оказавшемуся успѣху движенія грузовъ, могъ бы составить предметъ особаго сужденія подлежащихъ дорогъ. Контроль передаточныхъ станцій для вышесказанной цѣли не представить особыхъ затрудненій и, конечно, возможенъ только при системѣ централизаціи этихъ работъ въ особомъ центральномъ бюро, центральной конторѣ или, вообще, въ центральномъ учрежденіи, какое бы ни было его наименованіе.

Опредѣливъ въ теченіи года просрочку всего числа вагоновъ прямого сообщенія по каждой изъ дорогъ, легко опредѣлить сумму причитающихся штрафныхъ платежей съ каждой изъ дорогъ въ общій фондъ, изъ котораго подлежитъ произвести уплату всѣмъ дорогамъ въ $\frac{0}{100}$ отношеніи всего количества грузовъ прямого сообщенія. Тогда тѣ дороги, которыя, при относительно бѣльшемъ движеніи, сдѣлали меньше ошибокъ, получаютъ премію.

Вышесказанный сѣздъ г.г. управляющихъ желѣзныхъ дорогъ I группы постановилъ:

а) Соображенія и заключенія сѣзда относительно составленнаго Н. П. Хлудневымъ и Р. П. Фонъ-Дезеномъ проекта положенія объ общемъ вагонномъ паркѣ представить на усмотрѣніе сѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ I группы.

в) Проектъ положенія объ общемъ вагонномъ пар-

кѣ, съ тѣми измѣненіями и дополненіями, которыя окажется необходимымъ допустить въ немъ, согласно выяснившимся на сѣздѣ обстоятельствамъ, подвергнуть дальнѣйшей разработкѣ путемъ печати въ одномъ изъ періодическихъ изданій, по усмотрѣнію авторовъ проекта.

Такимъ образомъ, остановилось дальнѣйшее развитіе вопроса объ учрежденіи общаго вагоннаго парка для дорогъ I группы. *)

Между прочимъ отзывы г. г. управляющихъ выяснили на этомъ сѣздѣ, что оборотъ вагона совершается крайне медленно при существующихъ условіяхъ пользованія вагонами на русскихъ ж. д.; такъ напр., въ проектѣ вагоннаго парка указано, что грузъ передвигается по желѣзнымъ дорогамъ со скоростью 5,4 версты въ часъ. Точно также по свидѣтельству директора правленія Риги-Динабургской ж. д., г. Гуго Карлейль изъ Риги въ Смоленскъ, Риги въ Орелъ грузы идутъ 6 верстъ въ часъ, изъ Риги въ Елецъ 5,2, изъ Риги въ Грязи 5,2, изъ Риги въ Борисоглѣбскъ 5,4, изъ Риги въ Царицынъ 5,7, изъ Риги въ Курскъ 5 верстъ въ часъ. Кромѣ того онъ указываетъ на такой недостатокъ въ составленіи росписаній товарныхъ поѣздовъ: принимая всю продол-

*) По расчету составителей проекта, для I группы изъ штата ея 10576 вагоновъ при общемъ паркѣ будетъ достаточно 7513 вагоновъ, слѣдовательно, окажется излишекъ 3063 вагоновъ, или 28,9%, всего штата; тогда какъ бывали залежи грузовъ вслѣдствіе недостатка вагоновъ, что происходило по отсутствію вагоннаго контроля.

жительность нахождения въ пути товарныхъ поѣздовъ на Орловско-Витебской дорогѣ за 100⁰/₀, получимъ, что сумма стоянокъ на станціяхъ составляетъ 52,7⁰/₀, а время собственно движенія 47,3⁰/₀.

VII.

Чтобы наглядно показать, на сколько работа русского товарного подвижного состава неудовлетворительна въ сравненіи съ таковою же на заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ, составлена діаграмма № 3, въ которой показано процентное отношеніе среднего годового пробѣга пудо-груза къ длинѣ дороги. Изъ обзора означенной діаграммы выясняется, что средній годовой пробѣгъ вагона въ разныхъ заграничныхъ государствахъ возрастаетъ пропорціонально среднему пробѣгу каждого отправленнаго пуда товара, между тѣмъ какъ на русскихъ дорогахъ, хотя тоже сказывается вліяніе среднего пробѣга пудо-груза на средній годовой пробѣгъ вагона, но на многихъ дорогахъ замѣчается отступленіе отъ общаго закона вслѣдствіе недостатка утилизаціи вагоновъ. При этомъ средній годовой пробѣгъ вагоновъ на русской желѣзнодорожной сѣти далеко не достигаетъ той нормы, которая должна бы соответствовать среднему пробѣгу пудо-груза.

Малая величина среднего годового пробѣга товарныхъ вагоновъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Мѣропріятіе для достиженія лучшей работы подвижного состава на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Общія вагонные паркы и центральныя бюро.

Сравненіе результатовъ пользованія вагонами на русскихъ дорогахъ съ таковыми же на заграничныхъ дорогахъ потому уже возможно, что послѣднія находятся также въ условіяхъ прямаго сообщенія грузовъ, т. е. движенія вагоновъ съ одной дороги на другую безъ перегрузки. При этомъ передвиженіе вагоновъ заграницей совершается въ большихъ размѣрахъ не только въ предѣлахъ одного государства, но даже нѣсколькихъ;

въ добавокъ по линіямъ весьма пересѣченнымъ и на большія разстоянія, далеко превышающія протяженіе русскихъ желѣзнодорожныхъ группъ и съ значительно бѣльшимъ числомъ передаточныхъ станцій, т. е. наилучшіе результаты получаются за границей при условіяхъ гораздо менѣе благопріятныхъ.

Вообще русская сѣть и направленіе движенія грузовъ по оной не представляютъ той сложности, какъ на заграничныхъ дорогахъ, поэтому для администрацій русскихъ желѣзныхъ дорогъ значительно меньше затрудненій по распредѣленію вагоновъ для удовлетворенія требованіямъ торговли. Это еще подтверждается тѣмъ обстоятельствомъ, что мѣстное движеніе грузовъ между станціями русскихъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе условій размѣщенія торговыхъ центровъ и пунктовъ производства и потребленія разныхъ продуктовъ, далеко не такъ обширно и развито, какъ мы это видимъ на заграничныхъ дорогахъ, гдѣ мѣстное движеніе на короткія разстоянія между станціями весьма развито, а оно представляетъ болѣе затрудненій дорогамъ, чѣмъ транзитное, такъ какъ въ отношеніи нагрузки, выгрузки, взвѣшиванія вагоновъ, производства всякаго рода маневровъ, равно какъ всякаго рода писмоводства, счетоводства и проч., дѣлаетъ болѣе задержекъ въ быстромъ оборотѣ вагоновъ. Имѣя же въ виду, что, при указанномъ сравненіи пользованія вагонами на русскихъ и заграничныхъ дорогахъ, были приняты во вниманіе всевозможные виды движенія грузовъ,—можно смѣло утвер-

ждать, что вышеозначенные результаты сравненія ни мало не преувеличены.

Заграничная система обращаетъ, какъ выше было сказано, самое строгое вниманіе на возможное уменьшеніе времени непроизводительнаго простоя вагоновъ, вотъ почему средній годовой пробѣгъ вагона на заграничныхъ дорогахъ сравнительно—значительно выше, чѣмъ на русскихъ. Именно по отсутствію такой экономіи относительно времени непроизводительнаго простоя вагоновъ является на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ большая потребность въ вагонахъ.

По свидѣтельству подкоммисій, желѣзнодорожныя управленія смотрятъ на вагоны очень часто какъ на магазины и квартиры для служащихъ; на оконечныхъ и, въ особенности, портовыхъ станціяхъ были случаи, что вагоны не разгруженные стояли на запасныхъ путяхъ такъ долго, что заросали травою.

Точно такой же громадный простой вагоновъ совершался отъ недостатка оборотныхъ и главныхъ мастерскихъ, равно какъ застаивались массы не разгруженныхъ вагоновъ, вслѣдствіе недостатка и неустройства станцій для производства маневровъ какъ поѣздовъ, прибывающихъ подъ выгрузку, такъ и поѣздовъ для отправки груженныхъ вагоновъ. Еслибы русскія желѣзныя дороги своевременно обратили вниманіе на принятіе цѣлесообразныхъ мѣръ техническихъ и, въ особенности, административныхъ, то, конечно, не получились бы для нихъ такіе грустные

результаты и возможно было бы обойтись имѣющимся подвижнымъ составомъ, не прибѣгая къ большимъ затратамъ, на пріобрѣтеніе новаго подвижнаго состава, который въ свою очередь, безъ устраненія вышеприведенныхъ причинъ, только вредно вліяетъ на финансовое положеніе дорогъ и ведетъ къ новымъ затрудненіямъ.

Что касается до проста вагоновъ на передаточныхъ станціяхъ, вслѣдствіе техническаго осмотра, то это происходитъ потому, что дороги недостаточно исправно ремонтируютъ чужіе вагоны, главнымъ образомъ заботясь о томъ, какъ бы сбыть чужой вагонъ безъ починки; но иногда этого не удается и вагонъ бракуется на передаточной станціи.

Обращая особенно серьезное вниманіе на всѣ эти факторы, возможно достигъ благопріятныхъ результатовъ, не прибѣгая даже къ сліянію дорогъ, если только воспользоваться нѣкоторыми правилами заграничныхъ дорогъ; такъ, на примѣръ: за границей на передачу грузовъ съ одной дороги на другую никакого льготнаго срока изъ общаго срока доставки товара—не полагается. Кромѣ того, независимо отъ срока доставки товаровъ, обязательнаго для дороги передъ товароотправителемъ, существуетъ другой вдвое меньшій срокъ по движенію вагона, строго обязательный между дорогами. Эти правила въ связи съ другими даютъ относительно бѣольшую величину годоваго пробѣга вагоновъ вслѣдствіе скорого ихъ оборота отъ мѣста нагрузки до мѣста выгрузки и обратно; такимъ образомъ, всякая экономія, достигаемая умень-

шеніемъ проста вагоновъ, даетъ чистую экономію въ подвижномъ составѣ. *)

Надо замѣтить, что если русскія дороги не извлекаютъ всю ту выгоду, которую имъ предоставляютъ большіе средніе пробѣги пудо-груза, вслѣдствіе большаго развитія движенія транзитныхъ грузовъ и малаго мѣстнаго движенія, то это главнымъ образомъ происходитъ по отсутствію общей системы пользованія вагонами, равно какъ и по винѣ мѣстной администраціи, не развивающей своихъ техническихъ со-

*) Взглядъ, установившійся въ спеціальной желѣзнодорожной литературѣ, и въ средѣ практиковъ эксплуататоровъ заграницею, принимаетъ слѣдующія основанія: вагонный паркъ какой либо сѣти долженъ быть на столько больше, на сколько больше должно быть перевезено пудовъ груза (пудоверсть) на версту сѣти, при этомъ паркъ можетъ быть на столько менѣе, на сколько каждый пудъ дѣлаетъ среднимъ числомъ болѣе длинный пробѣгъ, а вагонъ имѣетъ болѣе совершенную среднюю нагрузку. Такимъ образомъ подъемная способность какого либо вагоннаго парка должна находиться въ прямой зависимости отъ количества перевозимыхъ пудоверствъ грузовъ и въ обратномъ отношеніи: 1) къ среднему пробѣгу пуда полезнаго груза и 2) къ средней нагрузкѣ вагона, выраженной въ 0/0 0/0 отъ наибольшей допускаемой нагрузки.

Сопоставляя работу вагоновъ въ Россіи съ таковою же въ одномъ изъ иностранныхъ государствъ, мы получимъ слѣдующія данныя:

Изъ прилагаемой таблицы С. усматривается, что 33 русскія желѣзныя дороги имѣли по штату 63,108 товарныхъ вагоновъ и совершили пробѣгъ по своей и чужимъ дорогамъ, согласно графамъ 3-й и 6-й, всего: 1.117,199,463. Раздѣляя это количество на штатное число вагоновъ, получимъ средній годовой пробѣгъ въ 17,702 версты.

Въ январѣ 1878-го года на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ состояло по штату 81,413 товарныхъ вагоновъ. Средній пробѣгъ пудогруза составлялъ 223 версты.

На дорогахъ, наприм., Баварскихъ, при среднемъ пробѣгѣ пудогруза въ 135 верствъ, средній годовой пробѣгъ вагона былъ 16,570 верствъ, слѣдовательно для русскихъ дорогъ, при среднемъ пробѣгѣ пудогруза въ 223 версты, средній годовой пробѣгъ вагона могъ бы достигнуть 27,371 версты. Раздѣляя весь вышесказанный пробѣгъ вагоновъ на русскихъ дорогахъ на величину средняго годоваго пробѣга вагона въ 27,371 верствъ, получимъ потребное количество вагоновъ: 40,816, т. е. на 22,292 вагона менѣе, чѣмъ то имѣютъ 33 русскія дороги, указанные въ таблицѣ С.

Излишекъ этотъ составляетъ $35\frac{3}{10}$ 0/0 отъ штатнаго числа 63.108 вагоновъ.

Имѣя въ виду, что на всей сѣти 81.413 вагоновъ, весь излишекъ, принимая таковой въ размѣрѣ $35\frac{3}{10}$ 0/0, составитъ 2873,8 вагоновъ.

Выше было указано, что на дорогахъ I группы и Балтійской излишекъ вагоновъ исчисляется въ 280/0. Если принять излишекъ равнымъ не 350/0, но только 250/0, то на всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ таковой излишекъ составитъ 20,353 вагона, что дѣйствительно оказалось бы, при соблюденіи условій пользованія вагонами по системѣ срочнаго возвращенія и учрежденія контрольных вагонныхъ бюро.

оруженій, или не прибѣгающей къ такимъ административнымъ мѣрамъ, которыя уменьшали бы непроизводительный простой подвижнаго состава.

Система общаго пользованія вагонами дала бы полную возможность усиленія подвижнымъ составомъ тѣхъ дорогъ, которыя въ ономъ нуждаются, на опредѣленныхъ заранѣе условіяхъ. Въ случаяхъ крайности, т. е. когда спросъ на вагоны превышалъ бы избытокъ, можно бы прибѣгать къ найму отъ частныхъ вагонныхъ обществъ, какъ это принято за границую, или же обращаться къ Правительству, въ вѣдѣніи котораго находился бы особый резервный вагонный паркъ. Поэтому, въ случаяхъ необходимости усиленія провозной способности какой либо дороги на опредѣленный моментъ, который очень часто бываетъ непродолжителенъ, не было бы надобности въ увеличеніи облигаціоннаго капитала дороги для покупки новаго подвижнаго состава.

Какъ слѣдствіе всего предъидущаго, оказывается необходимость учрежденія бюро по группамъ или по цѣлой совокупности частныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ это принято не только въ Европѣ, но даже и въ Америкѣ, и, наконецъ, образованіе одного общаго центрального бюро для контроля и расчетовъ по взаимному пользованію вагонами на цѣлой сѣти. Примѣромъ этого могутъ служить многія вагонныя бюро за границею, учрежденныя по инициативѣ не только правительственныхъ, но даже и частныхъ желѣзныхъ дорогъ; бюро эти и завѣдуютъ общими вагонными парками.

Хотя г.г. представители дорогъ I группы въ 1879-мъ году и предлагали *проектъ общаго вагоннаго парка*, но мѣры, которыми они полагали достигнуть вполне успешныхъ результатовъ, врядъ ли приведутъ къ желаемой цѣли, такъ какъ установленіе централизаціи только въ смыслѣ техническаго контроля подвижнаго состава безъ введенія болѣе существеннаго, то-есть, централизаціи по распредѣленію вагоновъ и контроля по пользованію оными въ районѣ каждой дороги, и при томъ безъ измѣненія въ существѣ неудовлетворительной системы обмѣна вагона на вагонъ,—не дастъ осязательныхъ результатовъ.

Съ учрежденіемъ же одного центрального бюро и вагонныхъ бюро съ подвѣдомственными имъ общими парками, явится возможность измѣненія существующей системы пользованія вагонами и установленія новой по образцу заграничной, съ измѣненіями, согласно условіяхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ; при этомъ не представляется необходимости дѣлать общіе вагонные парки въ финансовомъ смыслѣ общимъ достояніемъ дорогъ, образовавшихъ паркъ, какъ то предполагалось по проекту, выработанному нѣкоторыми представителями желѣзныхъ дорогъ I группы. Кромѣ того съ учрежденіемъ центрального бюро, уничтожится замкнутость существующихъ нынѣ группъ въ отношеніи движенія вагоновъ по цѣлой сѣти.

VIII.

Общіе вагонные парки и центральныя бюро на заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Общій вагон-
ный паркъ
частныхъ ж.
д. въ Тюрин-
генѣ.

Правленія желѣзныхъ дорогъ: Тюрингенской, Зальцбургской и Веймаръ-Гера съ 1-го сентября 1880-го года учредили общій вагонный паркъ для пользованія товарными вагонами, между прочимъ въ видахъ устраненія случаевъ временнаго недостатка вагоновъ. На основаніи этого соглашенія, обоюдное пользованіе всѣми товарными вагонами, за исключеніемъ вагоновъ пассажирскихъ, багажныхъ и почтовыхъ, производится въ предѣлахъ вышесказанныхъ трехъ дорогъ бесплатно. При передачѣ вагоновъ означеннаго парка на другія дороги, или при пользованіи названными дорогами подвижнымъ составомъ чужихъ дорогъ, — плата за пользованіе вагонами опредѣляется въ этихъ случаяхъ, на основаніи общаго регулятива по пользованію вагонами на всѣхъ дорогахъ такъ называемаго союза германскихъ желѣзнодорожныхъ управленій. По истеченіи каждаго года всѣ расчеты какъ съ дорогами, не входящими въ составъ общаго вагоннаго парка, такъ и между означенными тремя дорогами производятся Тюрингенскою желѣзною дорогою. Разверстка же общей суммы платежей между тремя линіями совершается пропорціонально тѣмъ суммамъ, которыя причитались этимъ тремъ дорогамъ въ теченіи 1877, 78 и 79 годовъ.

Починка и ревизія вагоновъ лежитъ на обязанно-

сти каждой дороги собственности, на основаніи общаго вагоннаго регулятива.

Съ 1-го января 1881-го года къ означенному общему вагонному парку присоединены были также товарные вагоны дорогъ Берлинъ—Ангальтъ и Оберъ—Ляуцицеръ, всего 6.777 вагоновъ товарныхъ, при протяженіи сѣти въ 1221,56 километровъ, причемъ за пользованіе этими вагонами, въ предѣлахъ трехъ выше сказанныхъ дорогъ, полагается особая плата.

Органъ союза Сѣверо-Германскихъ желѣзнодорожныхъ управленій, въ своей газетѣ отъ 17 іюня 1881-го года № 45, свидѣтельствуется, что организація подобнаго общаго вагоннаго парка безъ всякихъ затрудненій доказала на практикѣ пользу въ отношеніи скорости, по распредѣленію и удовлетворенію требованіямъ торговли на товарные вагоны разнаго рода.

Точно также въ вѣдѣніи одного бюро съ однимъ Центральное вагонное бюро въ Нимбургѣ для частныхъ Австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ. общимъ вагоннымъ паркомъ какъ для пассажирскаго, такъ и для товарнаго движенія состоятъ три общества Австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ, а именно: Австрійская Сѣверо-Западная дорога, состоящая изъ сѣти дорогъ: а) гарантированныхъ правительствомъ протяженіемъ 626,71 километръ, б) не гарантированныхъ—протяженіемъ 305,55 километръ и Юго-Сѣверо-Германская соединительная желѣзная дорога протяженіемъ 285,07 километръ; всего три дороги имѣютъ протяженіе 1217,33 километра со 160 станціями, изъ которыхъ: 30 пограничныхъ станцій, 12 развѣтвленій, 6 окончныхъ и, наконецъ, 112 промежуточныхъ станцій.

Вышесказанное бюро устроено на станціи Нимбургъ.

Весь вагонный паркъ состоитъ изъ 4,166 вагоновъ всѣхъ родовъ. Исключительное право распоряженія всѣми вагонами какъ пассажирскими, такъ и товарными принадлежитъ только вагонному бюро, которому всѣ станціи телеграфнымъ путемъ ежедневно въ 4 часа дня сообщаютъ какъ о наличности всего подвижнаго состава, такъ и о потребности въ немъ для пассажирскаго и для товарнаго движенія на слѣдующій день. Для быстраго сообщенія бюро со всѣми станціями, въ ономъ находится особый телеграфъ и особый проводъ, который, въ періодъ отъ 4 до 6 часовъ дня, не долженъ быть занятъ какими либо другими депешами, такъ какъ въ это время совершается пріемъ всѣхъ требованій на вагоны, равно и передача распоряженій бюро всѣмъ станціямъ.

О количествѣ находящагося груза на складѣ по станціямъ, равно какъ и о томъ, на сколько успѣшно производится отправка такового, станціи извѣщаютъ центральное контрольное бюро особыми ежедневными рапортами, на основаніи которыхъ бюро слѣдитъ все ли то исполнено станціями, что было приказано наканунѣ депешами и письменными приказами. За всякое же отступленіе бюро налагаетъ взысканіе на виновныхъ. Такимъ образомъ бюро слѣдитъ за срочною отправкою грузовъ и производительнымъ употребленіемъ всего подвижнаго состава, о чемъ центральное контрольное бюро ежедневно доноситъ особымъ рапортомъ управленію, завѣдующему тремя дорогами.

Распредѣленіемъ всего этого вагоннаго парка за-

няты 3 агента, которые, на основаніи вышесказанныхъ станціонныхъ телеграммъ, равно какъ и другихъ весьма несложныхъ, но за то толково составленныхъ письменныхъ донесеній, успѣваютъ провѣрять дѣйствіе всѣхъ 160 станцій и удовлетворять вполне потребностямъ пассажирскаго и товарнаго движенія, при чемъ достигается полная производительная работа подвижнаго состава, такъ какъ устраняется непроизводительный простой вагоновъ подъ нагрузкою, подъ выгрузкою (сверхъ положеннаго для сего времени), равно какъ избѣгается непроизводительный пробѣгъ порожняго подвижнаго состава. Это обстоятельство тѣмъ болѣе важно на вышесказанныхъ трехъ дорогахъ, что они преимущественно имѣютъ развитое мѣстное движеніе, какъ это видно изъ того, на примѣръ, что средніе пробѣги каждой тонны товара колеблются между 46, 76 и 77, 20 километрами. Директоръ означеннаго бюро заявилъ Г. фонъ-Вендриху, изучавшему организацію бюро, что въ зависимости отъ средняго пробѣга каждой тонны груза находится также и годовой пробѣгъ товарнаго вагона; такъ, на примѣръ, на одной изъ дорогъ, при вышесказанномъ меньшемъ пробѣгѣ тонны въ 46, 76 километръ, годовой пробѣгъ выражался въ 14,777 километрахъ. На другихъ дорогахъ, при среднемъ пробѣгѣ тонны 77,20 километръ, годовой пробѣгъ вагона въ 1878 г. былъ 19,706 километръ. Заявленіе это о вліяніи средняго пробѣга cadaго пудо-груза на годовой пробѣгъ подтверждается статистическими данными другихъ государствъ, въ которыхъ пользованіе вагонами по-

становлено на болѣе раціональной почвѣ, чѣмъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Вышесказанное вагонное бюро оказываетъ несомнѣнно большое вліяніе на расходы эксплоатаціи, что видно изъ того, что коэффициентъ эксплоатаціи въ 1879-мъ году на означенной Австрійско-Сѣверо-Западной дорогѣ былъ—на гарантированной 46,92‰, на не гарантированной 41,98‰.

Г. фонъ-Вендрихъ убѣдился, во время своего посѣщенія Нимбургскаго бюро, что работа производится весьма успѣшно и кромѣ распредѣленія вагоновъ это бюро помощью другихъ агентовъ ведетъ работы по статистикѣ пробѣга вагоновъ, равно какъ и расчеты за пользованіе чужими вагонами, такъ какъ вышесказанное общество состоитъ въ прямомъ сообщеніи почти со всѣми государствами центральной Европы.

Къ вышеизложенному можно присовокупить, что подобныя вагонныя бюро съ общими парками заведены на многихъ желѣзныхъ дорогахъ Европы, напримѣръ: въ Дрезденѣ, Буда-Пештѣ, Мюнхенѣ, Брюсселѣ, Миланѣ и многихъ другихъ центрахъ.

Въ особенности полное развитіе этой идеи оказалось на правительственныхъ желѣзнодорожныхъ сѣтяхъ, въ Бельгіи и Германіи. *)

*) Первое центральное вагонное бюро было устроено на Рейнской дорогѣ въ 1861-мъ году.

Въ Бельгии вся правительственная сѣть по распределенію и пользованію вагонами находится въ вѣдѣніи нѣсколькихъ вагонныхъ бюро. Въ самомъ же министерствѣ путей сообщенія въ Брюсселѣ находится центральное бюро, которое ведетъ строгій контроль и устанавливаетъ взаимодѣйствіе между всѣми группами для парализированія отдѣльныхъ стремленій и достиженія болѣе совершенныхъ результатовъ по утилизаціи подвижнаго состава.

Въ Германіи, съ переходомъ большинства частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ вѣдѣніе правительства, министромъ публичныхъ работъ, г. Майбахъ, было обращено особое вниманіе на удовлетвореніе потребностямъ товарнаго движенія, безъ ущерба интересамъ правительства; обходясь тѣми наличными средствами подвижнаго состава, которыя находились въ вѣдѣніи отдѣльныхъ дорогъ и своей совокупностью представляли такой многочисленный паркъ, что, при умѣннѣ пользоваться онымъ, изъ одного центра возможно было достигнуть блистательныхъ результатовъ.

При этомъ оказалось, что правила, которыя регулировали общее пользованіе вагонами между разными дорогами, не удовлетворяли своему назначенію и не давали вполнѣ экономичныхъ результатовъ, вслѣдствіе тѣхъ разныхъ исключеній, которымъ подлежали вагоны разныхъ дорогъ, а также по отсутствію

центральной системы, которая регулировала бы какъ предложене, такъ и спросъ на вагоны.

Въ виду этого, прусское правительство избрало особую комисію для выработки системы какъ пользованія вагонами, такъ и производства по онымъ расчетовъ. Послѣдствіемъ таковой разработки вопроса, послѣдовалъ рядъ нижеслѣдующихъ циркуляровъ, изданныхъ министромъ г. Майбахъ:

Циркуляръ № 37 отъ 7 апрѣля 1880-го г. П. Т. В. 1796.

Отдѣлъ I. Пользованіе вагонами.

§ 1. Дороги, управляемыя правительствомъ (за исключеніемъ Бергишъ-Меркишъ и Оберъ-Шлезисъ), для взаимнаго пользованія вагонами раздѣляются на три группы:

I. Дирекціи: Бромбергъ, Берлинъ и Штетинъ.

II. Дирекціи: Магдебургъ, Ганноверъ и Франкфуртъ на Майнъ.

III. Дирекціи: Кельнъ-Минденской и Рейнской желѣзныхъ дорогъ въ Кельнъ.

§ 2. Вагоны одной группы могутъ быть употребляемы всѣми дорогами, входящими въ составъ группы, какъ своими собственными вагонами.

§ 3. Порожніе вагоны чужой группы могутъ, въ случаѣ нужды, быть употребляемы подъ нагрузку во внутреннемъ сообщеніи соотвѣтствующей группы, или возвращены груженными въ сторону болѣе чѣмъ на 200 километровъ (согласно правиламъ прежняго вагонна-

го пользованія). Если представляется необходимость задержать вагонъ болѣе чѣмъ на 8 дней, то объ этомъ слѣдуетъ извѣстить дорогу собственницу вагона.

§ 4. Со станцій Кельнъ-Минденской, Рейнской и Ганноверской желѣзныхъ дорогъ могутъ быть употребляемы подъ нагрузку угля вагоны, принадлежащіе дорогамъ, упомянутымъ въ § 1.

§ 5. Точно такимъ же образомъ вагонами, находящимися на передаточныхъ станціяхъ сосѣднихъ группъ, могутъ воспользоваться прилегающія управления, если отъ контрольнаго бюро прежде не послѣдовало какого либо распоряженія.

§ 6. При выборѣ вагоновъ, которые находятся на лицо для пользованія, равно какъ и тѣхъ, которые находятся въ предѣлахъ отдѣльныхъ группъ, слѣдуетъ направлять ихъ съ расчетомъ для возвращенія на дорогу собственницу или за предѣлы оной.

§ 7. Порожніе вагоны чужой группы, для которыхъ въ данный моментъ не имѣется обратнаго груза, а также которые не требуются, какъ то было указано въ § 3, и на которые не послѣдовало никакого распоряженія изъ контрольнаго бюро, слѣдуетъ отправить на близъ лежащую группу для возвращенія на дорогу собственницу.

§ 8. При недостаткѣ или излишкѣ вагоновъ прежде всего сносятся между собою контрольныя бюро отдѣльныхъ группъ. Дальнѣйшее урегулированіе спроса и предложенія между отдѣльными группами и дорогами Бергишъ-Меркишъ и Оберъ-Шлезисъ произ-

водится дирекціею въ Магдебургѣ, которой каждое 1 и 15 числа мѣсяца всѣ дирекціи доносятъ телеграммами о потребности въ вагонахъ или объ излишкѣ оныхъ, въ теченіи предстоящаго двухъ-недѣльнаго періода. Съ 1-го апрѣля 1881-го года Магдебургское бюро ежедневно по телеграфу распредѣляетъ вагоны.

На основаніи таковыхъ донесеній, дирекція въ Магдебургѣ удовлетворяетъ требованія на вагоны и затѣмъ о своихъ дѣйствіяхъ сообщаетъ регулярно министерству.

Отдѣлъ II. Плата за пользованіе вагонами.

§ 9. Между дирекціями: Бромбергъ, Берлинъ, Штетинъ, Магдебургъ и Франкфуртъ на Майнѣ не производится денежныхъ расчетовъ за пользованіе вагонами, находящимися въ вѣдѣніи правительства.

Отдѣлъ III. Платежи по исправленію вагоновъ.

§ 10. Взаимные расчеты за починку вагоновъ прекращаются, со включеніемъ также вагоновъ дорогъ, находящихся въ вѣдѣніи дирекціи въ Элберфельдѣ.

Отдѣлъ IV. Ревизія вагоновъ и записъ.

§ 11. Циркуляръ, изданный 29-го ноября 1879-го года II Т. 7224, относительно соединенія въ одно нераздѣльное цѣлое персонала, занимавшагося ревизіею и записью вагоновъ на передаточныхъ станціяхъ, ввести вездѣ въ дѣйствіе съ 1-го мая 1880-го года.

Отдѣлъ V. Заключение.

§ 12. Постановленіе въ отдѣлахъ I, II и III вступаетъ въ силу съ 1-го мая 1880-го года.

Во всемъ остальномъ дороги руководствуются общимъ положеніемъ о пользованіи вагонами, прежде существовавшимъ.

Впослѣдствіи министръ г. Майбахъ циркуляромъ отъ 9-го августа 1880-го года II Т. в. 4671, въ дополненіе къ своему вышеизложенному циркуляру отъ 7-го апрѣля сего года II Т. в. 1796, предложилъ королевскимъ дирекціямъ на обсужденіе новую редакцію правилъ пользованія вагонами и расчетовъ по онымъ.

Къ означенному циркуляру были приложены три приложенія:

Первое изъ нихъ касалось распредѣленія и пользованія вагонами.

Второе—учрежденія центрального расчетнаго бюро за пользованіе вагонами и, наконецъ,

Третье состояло изъ перечня вопросовъ для выясненія существующей организаціи и расходовъ по вагонному контролю и расчетовъ за пользованіе чужими вагонами.

Приложеніе № 1 къ циркуляру министра г. Майбахъ отъ 9-го августа 1879-го года Т. в. 4671.

Правило взаимнаго пользованія вагонами на дорогахъ правительственныхъ и частныхъ, состоящихъ въ вѣдѣніи правительства, равно какъ и на правительственныхъ дорогахъ Эльзасъ-Лотарингіи.

§ 1. Всѣ вышеозначенныя дороги распредѣляются на слѣдующія группы: *)

Группа I. Дирекціи: Бромбергъ, Бреславль, Бер-

*) Въ 1881-мъ году для удовлетворенія требованіямъ угольной промышленности учреждено особое вагонное бюро въ Мюльгеймѣ, составляющее VI группу.

линъ и Штетинъ заключаютъ въ себѣ вагоны дорогъ Королевско-Восточной и дорогъ Помераніи, Нидеръ-Шлезисъ-Меркишъ, Берлинъ-Дрезденъ, Галле-Зорай-Гюбенеръ, Берлинъ-Штетинъ, Оберъ-Шлезисъ и Штаргардъ-Позентъ.

Группа II. Дирекціи: Магдебургъ, Ганноверъ и Франкфуртъ на Майнѣ заключаютъ въ себѣ вагоны дорогъ: Магдебургъ-Гальберштадтъ, Магдебургъ-Лейпцигъ, Берлинъ-Подстадтъ,—Магдебургъ, Ганноверъ-Альтенбекъ, Ганноверской, Вестфальской и Майнъ-Везеръ, Франкфуртъ-Бebra-Насауской, Сааръ-Брюкенъ, Рейнъ-Нае и Гомбургской.

Группа III. Дирекціи: Кельнъ-Минденской и Рейнской дорогъ заключаютъ въ себѣ вагоны своихъ собственныхъ дорогъ. *)

Группа IV. Дирекція въ Эльберфельдѣ заключаетъ въ себѣ вагоны дороги Бергисъ-Меркишъ **).

Группа V. Дирекція правительственныхъ дорогъ

*) Кельнъ-Минденская—вагоновъ:16066	} протяженіе группы 2513 кил.
Рейнская „ 4048	
<u>20114</u>	

**) Въ этой группѣ 20,803 вагона, протяженіе группы 1318 километровъ. Въ концѣ 1880-го года въ Мюльгеймѣ на Рейнѣ учреждено вагонное контрольное бюро, для распредѣленія вагоновъ по горнозаводскимъ вѣтвямъ и угольнымъ копамъ, примыкающимъ къ 3-мъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ: Бергисъ-Меркишъ, Кельнъ-Минденской и Рейнской.

Съ 1-го по 15-е сентября 1880-го года ежедневно было:

	потребовано	вагоновъ	удовлетворено
Бергисъ-Меркишъ (131 вѣтвь)	4619	„	5036
Кельнъ-Минденская (67 вѣтвей)	3631	„	3727
Рейнская (67 вѣтвей)	2799	„	2799
Итого (265 вѣтвей)	<u>11049</u>	„	<u>11562</u>

въ Эльзасъ-Лотарингіи заключаетъ всѣ свои вагоны того же наименованія.

§ 2. Каждая изъ дорогъ, упомянутыхъ въ § 1, въ правѣ пользоваться обозначенными вагонами на слѣдующихъ условіяхъ:

а) Прежде всего слѣдуетъ пользоваться чужими вагонами (неупомянутыми § 1) согласно правилъ Вагенъ-Регулятива (Wagen-Regulativ'a.)

б) Въ случаѣ недостатка чужихъ вагоновъ пользуются вагонами, указанными въ § 1, въ слѣдующемъ порядкѣ:

1) Вагоны дороги собственницы по назначенію на ихъ станціи и за предѣлы оной.

2) Вагоны какой либо группы на станцію этой группы, или за предѣлы оной.

3) Вагоны чужихъ группъ по направленію къ своимъ группамъ.

с) Если для имѣющихся вагоновъ не имѣется груза по направленію на дорогу собственницу или свою группу, то должны быть употреблены прежде всего собственные вагоны дороги отправленія, за тѣмъ вагоны своей группы и за тѣмъ вагоны остальныхъ группъ.

Исключеніе изъ этого составляютъ спеціальныя *) вагоны отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, которые, за неимѣніемъ другихъ правилъ, должны быть грузимы

*) Спеціальныя вагоны суть слѣдующіе: вагоны для зеркалъ, вагоны съ пониженнымъ поломъ, 4-хъ осейные вагоны для перевозки мяса, пива, дегтя, кислотъ; особые роскошные вагоны для лошадей и проч.

по направленію къ дорогѣ собственницѣ или своей группѣ.

d) Если не имѣется груза, то слѣдуетъ тотчасъ возвратить спеціальный вагонъ, тогда какъ остальные вагоны чужихъ группъ должны быть задержаны на 48 часовъ для могущей быть нагрузки. Уменьшеніе или продленіе этого срока зависитъ отъ соотвѣтствующаго контрольнаго бюро.

Возвратъ порожнихъ вагоновъ, принадлежащихъ къ одному и тому же бюро, на дорогу собственницу совершается по распоряженію бюро.

При возвращеніи вагоновъ, слѣдуетъ руководствоваться кратчайшимъ путемъ, если это совершается въ предѣлахъ правительственныхъ дорогъ, въ противномъ же случаѣ по тому пути, съ котораго онъ шелъ съ грузомъ, какъ это предусмотрѣно въ правилахъ *Wagen-Regulativ'a*.

Въ сообщеніи правительственныхъ дорогъ съ частными, эксплуатируемыми правительствомъ, за отсутствіемъ особыхъ соглашеній, возвращать черезъ тѣ же передаточныя станціи, какъ при движеніи *туда*.

§ 3. Для вторичной нагрузки вагоновъ, согласно § 2, таковыя, не смотря на отдаленность, должны быть посылаемы порожними также и на боковыя дороги, или даже отцѣпляемы отъ проходящихъ поѣздовъ на попутныхъ станціяхъ. Также разрѣшается съ одной передаточной станціи передавать ихъ на сосѣднюю дорогу другой группы, если не послѣдовало особаго распоряженія отъ вагоннаго бюро. Въ сообщеніи дороги Бергишъ-Меркишъ съ осталь-

ными, отклоненія, по возвращенію, вагоновъ для достиженія вторичной нагрузки, разрѣшаются только въ такомъ случаѣ, если между станціею выгрузки и вторичной нагрузки на пути не находится передаточной станціи дороги собственницы.

Тому же правилу подлежатъ тѣ вагоны дороги собственницы, которые для выгрузки были переданы на смежную передаточную станцію.

§ 4. Вагоны, которые, на основаніи отмѣтокъ, въ теченіи 4-хъ недѣль подлежатъ ревизіи, должны быть по возможности возвращаемы груженными на дорогу собственницу и снабжены соотвѣтствующими ярлыками.

Дальнѣйшее ограниченіе въ общемъ пользованіи вагонами, въ отношеніи вторичной нагрузки и отклоненія вагоновъ (согласно §§ 2 и 3), какъ, на примѣръ: для движенія угля и руды допускается по особому соглашенію дорогъ.

§ 5. Всѣ отправки вагоновъ, согласно §§ 2 и 3, съ грузомъ одной какой либо группы по отношенію къ чужой дорогѣ считаются движеніемъ — *туда*, причемъ время пользованія и время свободное отъ найма для нагрузки, опредѣляется согласно § 10—14 *Wagen-Regulativ'a*.

Чужія дороги въ правѣ означенные вагоны возвращать груженными на дорогу собственницу, на свою группу или за предѣлы оной.

Порожніе же должны быть возвращаемы потому пути, по которому шли первоначально.

§ 6. Въ прямомъ сообщеніи правительственныхъ дорогъ между собою, ихъ собственные вагоны на

передаточныхъ станціяхъ не снабжаются ярлыками, указывающими переходъ вагоновъ. Что касается до остальныхъ вагоновъ, то наклеиваніе ярлыковъ остается въ силѣ, на сколько это необходимо, чтобы имѣть возможность правильно возвращать порожніе вагоны.

Остальныя подробности объ удержаніи или отмѣнѣ ярлыковъ предоставляются частному соглашенію.

§ 7. Между правительственными дорогами *) за пользованіе вагонами расчетъ производить не должно, но слѣдуетъ обоюдно сообщать по мѣсячно пробѣгъ, сдѣланный вагонами.

Между правительственными и частными дорогами плата съ вагона и километра опредѣляется въ размѣрѣ 0,02 марки.

Число вагоно-километровъ опредѣляется не по каждому вагону отдѣльно, а общимъ итогомъ изъ вагоннаго рапорта оберъ-кондуктора.

§ 8. Вышесказанное постановленіе примѣняется для всѣхъ вагоновъ (исключая пассажирскихъ и багажныхъ).

Въ сообщеніи правительственныхъ дорогъ между собою платы за пользованіе пассажирскими и товарными вагонами также не производится.

Между правительственными и частными дорогами производится или натуральный обмѣнъ вагоновъ, или же уплата: за пассажирскіе вагоны 0,03 марки, а за багажные 0,02 марки съ вагона и километра.

*) Раздѣленіе дорогъ на дирекціи и группы указано въ особомъ примѣчаніи.

§ 9. Контроль по употребленію вагоновъ, согласно приведеннымъ постановленіямъ, и, въ особенности, по простоя ихъ на станціяхъ лежитъ на обязанности того управленія, въ вѣдѣніи котораго вагоны временно находятся и согласно данной для сего инструкціи контролерамъ движенія или другимъ агентамъ, назначеннымъ для личнаго наблюденія.

Особаго вниманія заслуживаетъ нижеслѣдующее III приложение вышеозначеннаго циркуляра, которое также можетъ быть съ пользою примѣнено и къ русскимъ дорогамъ, въ томъ случаѣ, когда бы пришлось приступить къ выработкѣ проекта и организаціи контрольных бюро по группамъ и одного центрального.

Приложеніе III къ циркуляру отъ 9-го августа 1880-го года. Т. в. 4671.

Вопросные пункты.

1) Въ какомъ бюро или отдѣленіи исполняются въ настоящее время слѣдующія работы:

а) Расчеты по пользованію вагонами съ чужими дорогами.

б) Контроль собственныхъ и чужихъ вагоновъ на своей дорогѣ.

в) Составленіе свѣдѣній для статистическихъ и другихъ цѣлей объ осе-километрахъ.

г) Другія работы, основанныя на поѣздныхъ

вагонныхъ рапортахъ оберъ-кондукторовъ, или же вагонныхъ рапортовъ, представляемыхъ начальниками станцій.

2) Сколько въ настоящее время занято людей по производству расчетовъ за пользованіе и наемъ чужихъ вагоновъ.

3) Сколько рабочихъ рукъ будетъ сокращено черезъ отмѣну расчетовъ за наемъ вагоновъ по сообщенію правительственныхъ дорогъ между собою и сколько черезъ введеніе одной платы за пробѣгъ вагоновъ взамѣнъ платы какъ за пробѣгъ, такъ и за время пользованія вагонами, въ сообщеніи съ правительственными желѣзными дорогами?

4) Сколько необходимо рабочихъ силъ, при введеніи центральнаго бюро по расчетамъ за пользованіе вагонами съ чужими дорогами какъ по составленію счетовъ, такъ и по ревизіи присылаемыхъ чужими дорогами отчетовъ?

5) Сколько потребуется рабочихъ силъ для опредѣленія общимъ итогомъ пробѣга осе-километра, на основаніи вагонныхъ рапортовъ оберъ-кондукторовъ?

6) Сколько можетъ быть сокращено рабочихъ силъ, если вышесказанное опредѣленіе пробѣга будетъ произведено безъ различія желѣзныхъ дорогъ отдѣльныхъ дирекцій?

7) Какимъ способомъ и на какомъ бланкѣ такое опредѣленіе болѣе цѣлесообразно?

8) Рапортуется ли переходъ своихъ и чужихъ товарныхъ вагоновъ на промежуточныхъ станціяхъ?

β. Какъ велико число этихъ станцій и сколько употребляется для этой работы рабочихъ рукъ?

γ. Для какихъ цѣлей служатъ эти донесенія?

δ. Признаются ли въ будущемъ необходимыми подобныя донесенія, и почему? (подробно обозначить).

9) Сколько можетъ быть сокращено рабочихъ рукъ на станціяхъ, если донесенія о переходѣ вагоновъ будутъ сокращены на передаточныхъ станціяхъ между правительственными и частными дорогами, состоящими подъ вѣдѣніемъ правительства, и имперскими дорогами, а отчетность будетъ оставлена только для перехода на чужія дороги; всѣ же правительственные и имперскія дороги въ отношеніи расчетовъ по пользованію вагонами съ чужими дорогами будутъ разсматриваемы, какъ принадлежащія къ одному управленію?

10) Какимъ способомъ и какими документами контролируется въ настоящее время простой и употребленіе чужихъ вагоновъ на своей дорогѣ?

11. Какимъ способомъ контролируется движеніе и простой собственныхъ вагоновъ по своей дорогѣ; какое количество товарныхъ вагоновъ и станцій?

12) Сколько требуется рабочихъ рукъ для исполненія работъ, поименованныхъ §§ 10 и 11, на станціяхъ и въ центральномъ управленіи?

13) Требуются ли рапорты и своды, поименованные въ §§ 10 и 11, для какихъ либо другихъ цѣлей и для какихъ именно?

14) Какимъ способомъ составляются въ настоящее время свѣдѣнія о пробѣгѣ осе-километра товар-

НЫХЪ ВАГОНОВЪ И ДЛЯ КАКИХЪ ИМЕННО СПЕЦІАЛЬНЫХЪ ЦѢЛЕЙ?

15) Сколько требуется для сего служащихъ? (§ 14).

16) Какимъ способомъ дѣлаются въ настоящее время телеграфныя донесенія о наличности вагоновъ, о потребности въ нихъ и распредѣленіи?

17) Сколько имѣется служащихъ въ означенномъ бюро? (§ 16).

18) Какія сокращенія приняты въ телеграфной корреспонденціи для извѣстныхъ родовъ вагоновъ?

19) При отвѣтахъ приложить соотвѣтствующіе бланки. Вопросы должны стоять на лѣвой сторонѣ листа, отвѣты на правой, при этомъ они должны быть кратки, но вполне выясняющіе дѣло.

Центральное
бюро въ Маг-
дебургѣ.

На основаніи вышеприведеннаго циркуляра и вопросовъ пунктовъ, съ 1-го апрѣля 1881-го года *введена окончательно полная система учета вагоновъ, распредѣленія и расчетовъ по онымъ въ одномъ центральномъ бюро въ Магдебургѣ, причемъ предварительное распредѣленіе вагоновъ, какъ выше было сказано, совершается въ 6 большихъ центрахъ, окончательнымъ посредникомъ которыхъ уже въ данную минуту состоитъ Магдебургское бюро.* Подробности производства работъ усматриваются изъ прилагаемой инструкции. Способъ производства работъ въ бюро по группамъ, за малыми исключеніями, совершенно тождествененъ съ тою системою, которая принята въ преждѣ описанномъ контрольномъ бюро въ Нимбургѣ, и даетъ при томъ такіе же прекрасные результаты.

Изъ № 70, отъ 12-го сентября 1881-го года, органа союза Сѣверо-Германскихъ желѣзнодорожныхъ управленій, усматривается, что въ Америкѣ также обращено серьезное вниманіе на улучшеніе системы пользова-
нія вагонами для ускоренія оборота вагоновъ и устраненія черезъ то неудовольствія публики, вслѣдствіе яв-
лявшагося по временамъ недостатка въ подвижномъ со-
ставѣ. Именно: въ маѣ мѣсяцѣ 1881-го года, на со-
вѣщаніи желѣзнодорожныхъ служащихъ, какъ пред-
ставителей 36 желѣзнодорожныхъ управленій, были
выработаны правила взаимнаго пользованія вагонами
и расчетовъ по онымъ, причемъ каждой передаточной
станціи вмѣнено въ обязанность сообщать дорогамъ соб-
ственницамъ вагоновъ о переходѣ вагоновъ черезъ пе-
редаточныя станціи за каждыя 48 часовъ, причемъ во
многомъ за образецъ пользованія былъ взятъ способъ,
практикуемый въ союзѣ германскихъ желѣзнодорож-
ныхъ управленій. Между прочимъ обращено было боль-
шое вниманіе на введеніе особой вагонной наклейки для
возможности розысканія и направленія вагона на до-
рогу собственницу, равно какъ составлена особая ва-
гонная карта, на которой обозначены: названіе до-
роги, марка ея, примыкающія къ ней дороги, равно
какъ и тѣ станціи, на которыя вагонъ можетъ быть
возвращенъ въ нагруженномъ состояніи. Эта карта
служить также пособіемъ для служащихъ, такъ какъ
она указываетъ тотъ обратный путь, по которому ва-
гонъ можетъ быть возвращенъ въ нагруженномъ состоя-
ніи. Такимъ образомъ будутъ устранены случаи направ-
ленія вагоновъ въ сторону отъ дороги собственницы.

Общій ва-
гонный паркъ
на Американ-
скихъ желѣз-
ныхъ доро-
гахъ.

Какія дан-
ныя должны
быть собира-
емы для пра-
вильнаго
сужденія о
работѣ ваго-
новъ, и въ
какой формѣ
составлять
по нимъ ста-
тистическія
таблицы.

Кромѣ тѣхъ свѣдѣній, касающихся работы подвиж-
наго состава, которая даетъ статистическій отдѣлъ
Министерства Путей Сообщенія, весьма полезно было
бы обратить вниманіе на ту механическую работу, кото-
рую производитъ весь подвижной составъ на русскихъ
желѣзныхъ дорогахъ, въ виду того, что таковыя де-
тальныя свѣденія, будучи собираемы по прилагаемой
при семъ формѣ таблицы Е. и діаграммъ *) а. б. и в.,
укажутъ какъ на степень улучшенія результатовъ
эксплоатаціи рассматриваемаго періода сравнительно
съ другими предшествующими годами, такъ равно и на
тѣ причины, которыя вліяютъ на увеличеніе не-
производительныхъ расходовъ **).

Въ настоящее время въ отчетахъ желѣзныхъ до-
рогъ и въ статистическомъ сборникѣ Министерства
Путей Сообщенія имѣются лишь указанія, касаю-
щіяся валоваго дохода, поступившаго отъ пассажир-
скаго и товарнаго движенія; что же касается до рас-
ходовъ, вызываемыхъ тѣмъ или другимъ родомъ дви-
женія, то таковыхъ указаній не имѣется; весь же рас-
ходъ показанъ нераздѣльно въ одной суммѣ. Вслѣд-
ствіе этого не представляется возможности безъ осо-
баго вычисленія опредѣлить степень той прибыли

*) По способу одобренному международною коммисіею экспертовъ по ста-
тистикѣ желѣзныхъ дорогъ въ Бернѣ въ 1878 году: Mode graphique pour représen-
ter les résultats du travail mécanique effectué par les chemins de fer. A. de Wendrich.

**) Слѣдовало бы также указывать на процентъ утилизаціи подъемной
силы паровозовъ въ среднихъ составахъ разнаго рода по ѣздамъ.

или убытка, которые дорога несетъ отъ товарнаго или пассажирскаго движенія. Последнее же обстоятельство имѣетъ громадное значеніе какъ для самихъ желѣзнодорожныхъ управленій, такъ и для Правительства въ виду того, что подобный анализъ укажетъ на тѣ реформы, которыя бы слѣдовало ввести въ желѣзнодорожной администраціи, хозяйствѣ, системѣ эксплоатаціи паровыхъ двигателей и вагоновъ, и тѣмъ въ будущемъ достигнуть болѣе благопріятныхъ финансовыхъ результатовъ.

Подобный статистическій анализъ не только въ состояніи дать желѣзнодорожному управленію указаніе, на что слѣдуетъ обратить серьезное вниманіе, но вмѣстѣ съ тѣмъ послужитъ мѣриломъ тѣхъ требованій, которыя пожелало бы Министерство Путей Сообщенія предъявить къ дорогамъ въ будущемъ, такъ какъ теперь оно, не имѣя наглядной картины того убыточнаго положенія, въ которомъ находятся большинство русскихъ желѣзныхъ дорогъ, по отношенію пассажирскаго движенія, можетъ быть невольно вводить нѣкоторыя изъ нихъ въ новые непроизводительные расходы, и вмѣстѣ съ тѣмъ оно лишено возможности судить о томъ, что слѣдовало бы предпринять для выхода изъ крайне бѣдственнаго положенія.

Напримѣръ, на основаніи способа вычисленія, практикуемаго на заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ, оказывается, что на узко-колейной Ливенской дорогѣ пассажирское движеніе даетъ убытокъ, а именно: что отношеніе расхода къ доходу для пассажир-

скаго движенія составляет 131,8⁰/₀, а для товарнаго 70,7⁰/₀ и что вообще для всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1876-й годъ отношеніе расходовъ къ доходамъ по пассажирскому движенію составляло 88,9⁰/₀, по товарному 63,6⁰/₀, тогда какъ въ государствахъ западной Европы мы усматриваемъ значительно лучшіе результаты, указанные въ прилагаемой при семъ таблицѣ Д.

Хотя на нѣкоторыхъ заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ пассажирское движеніе приносило также убытки, но для избѣжанія сего приняты мѣры административныя и законодательныя, которыя главнымъ образомъ направлены къ введенію особой системы эксплоатаціи, присущей второстепеннымъ, мѣстнымъ желѣзнымъ дорогамъ и вѣтвямъ, на такихъ линіяхъ и ихъ участкахъ, которыя это допускаютъ по характеру своего пассажирскаго и товарнаго движенія, съ тѣмъ, чтобы съ одной стороны уменьшить расходы, а съ другой стороны развить мѣстное движеніе и такимъ способомъ достигнуть бóльшей степени доходности каждаго рода движенія.



Общiе выводы.

На основаніи вышеизложеннаго было бы полезно:

1) Для успѣха утилизаціи товарныхъ вагоновъ въ мѣстномъ сообщеніи какой либо группы или совокупности нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, учредить общіе вагонные парки, подчинивъ ихъ особымъ бюро.

2) Для установленія взаимодѣйствія группъ, учета и производства расчетовъ какъ между бюро группъ, такъ и между дорогами учредить одно центральное бюро.

3) На всѣхъ станціяхъ и бюро установить однообразную систему отчетности.

4) Пользованіе чужими вагонами на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ установить по системѣ срочнаго возвращенія, принятой въ западной Европѣ.

5) Образовать правительственные и частные вагонные парки для отдачи въ наемъ товарныхъ вагоновъ какъ правительственнымъ, такъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ за извѣстную плату, и

6) Установить еще особыя статистическія таблицы съ діаграммами для представленія механической работы, производимой желѣзными дорогами и указанія степени доходности какъ пассажирскаго, такъ и товарнаго движенія.



Инструкція

Центральному, вагонному, расчетному бюро для Прусских Правительственных и частных желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Правительства. *)

§ 1.

Для производства расчетовъ по пользованію вагонами на прусскихъ правительственныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, состоящихъ подъ вѣдѣніемъ Прусскаго правительства, по сношенію съ остальными дорогами Германскаго и международнаго желѣзнодорожнаго союза за исключеніемъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ Эльзасъ - Лотарингіи (§ 11), учреждается въ Магдебургѣ *центральное вагонное расчетное бюро*.

Означенное бюро состоитъ подъ вѣдѣніемъ Королевской желѣзнодорожной дирекціи въ Магдебургѣ, которая и опредѣляетъ согласно сей инструкціи порядокъ въ ономъ дѣлопроизводства.

§ 2.

На центральномъ вагонномъ бюро лежитъ обязанность:

- 1) Опредѣленія пробѣга и времени пользованія

*) Извлечено изъ Eisenbahn-Verordnungsblatt № 2 1881 г. циркуляръ Министра публичныхъ работъ отъ 28 декабря 1880 года за № 5 II Т. в. 7885 Бюро учреждается въ Магдебургѣ при Королевской желѣзной дирекціи съ 1-го Апрѣля 1881-го г.

чужими вагонами на прусскихъ правительственныхъ и частныхъ дорогахъ, состоящихъ подъ вѣдѣніемъ правительства.

2) Проверка расчетовъ, составляемыхъ чужими желѣзнодорожными управленіями по пользованію вагонами, принадлежащими прусскимъ правительственнымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, состоящимъ подъ вѣдѣніемъ Прусскаго правительства.

3) Опредѣленія баланса по вагоннымъ расчетамъ между собою правительственныхъ прусскихъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ подъ вѣдѣніемъ Прусскаго правительства, равно какъ между ними съ одной стороны и чужими дорогами съ другой стороны.

§ 3.

Рапорты, необходимые для расчетовъ (§ 2 п. 1) пересылаются въ центральное бюро со станцій правительственныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ подъ вѣдѣніемъ правительства прямо или черезъ посредство техническо — эксплоатаціонныхъ бюро подлежащихъ королевскихъ дирекцій, согласно указаній § 7. Расчеты отъ чужихъ желѣзнодорожныхъ управленій (§ 2 п. 2) поступаютъ прямо въ центральное бюро.

§ 4.

По опредѣленіи подлежащихъ платежей за пользование каждою изъ дирекцій, общіе результаты дебета и кредита помѣщаются въ общій мѣсячный счетъ. Въ означенномъ счетѣ дороги слѣдуетъ размѣщать

въ алфавитномъ порядкѣ и указывать черезъ посредство какой учетной конторы (напр. главная учетная контора въ Берлинѣ или другія) долженъ послѣдовать расчетъ. Форма бланка А.

По одному экземпляру этого общаго расчета слѣдуетъ пересылать участвующимъ въ томъ королевскимъ дирекціямъ до 15-го числа мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ.

Учетныя конторы (производящія денежныя расчеты) получаютъ одновременно по одному экземпляру для производства платежа въ ближайшій расчетный періодъ.

Одновременно съ общимъ расчетомъ королевскимъ дирекціямъ сообщается осе-километровый (или осеверстный) пробѣгъ вагоновъ какъ своихъ по чужимъ дорогамъ, такъ и чужихъ по своимъ.

§ 5.

По отношенію расчета за пробѣгъ и пользованіе вагоновъ, правительственныя и частныя дороги, состоящія подъ вѣдѣніемъ правительства, составляютъ въ отношеніи другихъ дорогъ одну общую сѣть.

Въ виду этого за каждый пробѣгъ вагона въ предѣлахъ этой сѣти составляется одинъ расчетъ (или долговой рапортъ). Тоже самое дѣлается по отношенію расчетовъ § 16 правилъ пользованія вагонами въ Германско-желѣзнодорожномъ союзѣ (составленныхъ чужими дорогами за время пользованія и просрочку вагоновъ, принадлежащихъ Прусскимъ пра-

вительственнымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, состоящимъ подъ вѣдѣніемъ правительства.

Распредѣленіе платы за пользованіе (включая время найма и просрочку) между отдѣльными дирекціями совершается пропорціонально пробѣгу, сдѣланному чужими вагонами въ районѣ каждой дирекціи. Штрафы за неправильное возвращеніе порожнихъ вагоновъ и проч. согласно правилъ пользованія вагонами въ германскомъ и международномъ желѣзнодорожномъ союзѣ, относятся на счетъ виновныхъ въ томъ дирекцій.

Выведенные, такимъ образомъ, кредиты чужихъ дорогъ распредѣляются по порядку дорогъ по формѣ В, и съ приложеніемъ къ нимъ расчетовъ долговыхъ рапортовъ (Ф. Д.) пересылаются къ подлежащимъ дорогамъ до конца мѣсяца слѣдующаго за отчетнымъ.

§ 6.

Для спеціальныхъ расчетовъ между правительственными и частными дорогами, состоящими подъ вѣдѣніемъ Прусскаго правительства съ одной стороны и чужими дорогами съ другой стороны руководствуются существующими правилами покуда не обнародованы какія либо измѣненія.

О таковыхъ измѣненіяхъ слѣдуетъ доводить до свѣдѣнія центральнаго вагоннаго расчетнаго бюро.

Для чужихъ желѣзныхъ дорогъ, не входящихъ въ составъ германскаго и международного вагоннаго союза, причитающіеся платежи за пользованіе не измѣняются.

О вагонахъ чужихъ дорогъ, которые введены въ движеніе черезъ посредство какой либо королевской дирекціи, слѣдуетъ сообщать центральному бюро по формѣ С. Форма С.

§ 7.

Для учета пользованія вагонами ведется записъ входящимъ и выходящимъ вагонамъ на всѣхъ передаточныхъ станціяхъ правительственныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ подъ вѣдѣніемъ Прусскаго правительства съ одной и чужихъ дорогъ съ другой стороны. Съ таковыхъ станцій поступаютъ рапорты въ центральное бюро отдѣльно по дорогамъ собственницамъ, пассажирскимъ, багажнымъ и товарнымъ вагонамъ:

1) Долговые рапорты (по пользованію), согласно правилъ союзаго пользованія вагонами § 16 за чужіе вагоны, поступающіе на прусскія дороги за каждые 10 дней по формѣ Д. Эти рапорты заключаютъ въ себѣ №№ вагоновъ, время приѣма и возврата вагоновъ, станціи назначенія, съ грузомъ или порожній. Для станцій съ малымъ движеніемъ центральное бюро можетъ сдѣлать распоряженіе о доставленіи таковыхъ рапортовъ по мѣсячно. Форма Д.

2) Передаточные рапорты фор. Е на такіе чужіе вагоны, которые идутъ транзитомъ (туда), или которые не были прежде приняты черезъ эту станцію и потому о нихъ небыло рапортовано по пункту 1, слѣдуетъ подавать за каждые 10 дней. Форма Е.

3) Передаточные рапорты по формѣ Е, на вагоны Форма Е.

прусскихъ дорогъ, передаваемые на чужія дороги, равно какъ и по возврату вагоновъ, принадлежащимъ симъ послѣднимъ, которые при движеніи туда, не проходили черезъ эту станцію, слѣдуетъ подавать по мѣсячно.

Рапорты, упомянутые въ пунктахъ 1—3, пересылаются въ центральное бюро при особомъ перечнѣ по формѣ F.

Кромѣ этихъ рапортовъ, со всѣхъ станцій пересылаютъ въ техническо—эксплоатаціонныя бюро и оттуда въ центральное бюро слѣдующія рапорты:

4) Станціонные рапорты по формѣ G, на всѣ прибывающіе и отправляемые чужіе вагоны, которые были назначены для станціи, и оставлены на оной вслѣдствіе большаго состава поѣзда, порчи, перегрузки, переотправки, таможенныхъ обрядовъ или другихъ причинъ, о всѣхъ таковыхъ задержкахъ слѣдуетъ дѣлать оговорки. О вагонахъ, которые отцѣпляются вслѣдствіе перемѣны № поѣзда и отправляются съ кореспондирующимъ поѣздомъ далѣе, особо не рапортовываются. Это постановленіе для передаточныхъ станцій примѣняется и къ такимъ вагонамъ, о которыхъ уже было рапортовано согласно пунктовъ 1 и 2.

Для станцій съ большимъ движеніемъ центральному бюро предоставлено право требовать отдѣльные рапорты для вагоновъ различныхъ дорогъ собственницъ.

Форма Н. За отсутствіемъ чужихъ вагоновъ подаютъ особые рапорты *«небыло»*

Форма J. и K. 5) Донесенія по формѣ J. K. о чужихъ вагонахъ,

поступившихъ и вышедшихъ изъ починки, или которые, вслѣдствіе таможеннаго досмотра, прекращенія движенія, или отказа въ приѣмѣ, задержаны болѣе трехъ сутокъ.

Остается также въ силѣ правило § 14 пунктъ 2 Германскаго вагоннаго союза, по которому подлежащее управленіе о прекращеніи движенія кромѣ извѣщенія союзной газеты должно увѣдомлять о семъ центральное бюро.

Станціонные рапорты пункта 4 и донесенія пункта 5 должны поступать въ техническо-эксплоатаціонныя бюро каждое 5, 15 и 25 число, а сіе послѣднее черезъ 5 дней въ центральное бюро.

Долговые и передаточные рапорты (пунктовъ 1 и 2) поступаютъ каждое 8, 18 и 28 число мѣсяца, при мѣсячныхъ рапортахъ (пунк. 3) каждое 8 число слѣдующаго мѣсяца пересылается прямо въ центральное бюро.

Таковые вагоны, о которыхъ въ рапортахъ за I и II десять дней не можетъ быть вполнѣ донесено, сообщается въ отчетѣ за слѣдующія десять дней. О тѣхъ вагонахъ, о которыхъ не было донесено въ III десяткѣ или мѣсячномъ отчетѣ сообщается дополнительными рапортами до 15 числа слѣдующаго мѣсяца.

При записяхъ и донесеніяхъ о вагонахъ наблюдать особую тщательность. Въ особенности при составленіи долговыхъ рапортовъ (пунктъ 1), такъ какъ таковые въ подлинникѣ пересылаются впослѣдствіи чужимъ дорогамъ.

Передаточныя станціи должны заботиться объ

обоюдной провѣркѣ таковыхъ свѣдѣній. О станціяхъ, которыя будутъ небрежны по исполненію сего, будетъ сообщаться подлежащему начальству для привлеченія къ отвѣтственности.

§ 8.

Центральное бюро сносится по своему предмету со всѣми учрежденіями Прусскихъ правительственныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Послѣднія обязаны исполнять требованія центрального бюро, равно и оно должно отвѣчать на запросы учреждений.

§ 9.

По сношенію правительственныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ Прусскаго правительства съ чужими дорогами центральное бюро замѣняетъ собою прежде существовавшія вагонныя контрольныя бюро.

Для исполненія по производству расчетовъ слу-
Форма L. жать бланки по формѣ L.

§ 10.

Расходы центрального бюро по личному составу и проч. распредѣляются между подлежащими дорогами пропорціонально пробѣгу, сдѣланному чужими вагонами въ предѣлахъ этихъ дорогъ. Распредѣленіе расходовъ совершается по истеченіи года и лежитъ на обязанности королевской дирекціи, въ вѣдѣніи которой находится центральное бюро. Эта дирекція заготовляетъ потребныя бланки, которые передаются въ центральное бюро, какъ для его потребности, такъ и всѣхъ станцій. Центральное бюро, отчитываясь въ томъ пе-

редъ дирекціею, вообще снабжаетъ всѣ станціи съ расчетомъ потребности на 3 мѣсяца. Выручка отъ продажи бумагъ распредѣляется также пропорціонально между всѣми дорогами.

§ 11.

Опредѣленіе платы за пользованіе вагонами между собою дорогъ, правительственныхъ и частныхъ, состоящихъ въ вѣдѣніи правительства, совершаются по особому соглашенію.

О подлежащихъ расчетахъ по 2 число мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ черезъ посредство учетныхъ конторъ слѣдуетъ доносить центральному бюро по формѣ В.

Форма В.

Такимъ же образомъ производится расчетъ между дорогами правительственными въ Эльзасъ—Лотарингіи и прусскими правительственными и частными дорогами, состоящими подъ вѣдѣніемъ правительства.

§ 2.

Эта инструкція вступаетъ въ силу 1-го апрѣля 1881 года.

Форма А.

ПО

Составленъ

Центральное Вагонное—расчетное Бюро

[illegible]

СВОДЪ

Платы, причитающейся.....дорогъ,
согласно прилагаемыхъ доловыхъ рапортовъ
За мѣсяцъ.....18

№ по порядку.	ОБОЗНАЧЕНІЕ ПРАВЛЕНІЙ.		ПЛАТА.	
			Марка.	Пфенигъ.
1	Королевская дирекція въ	Берлинъ		
2		Бреславль		
3		Бромбергъ		
4		Эльберфельдъ		
5		Франкфуртъ на Майнъ		
6		Ганноверъ		
7		Кельнъ праворейнская сторона . . .		
8		Кельнъ лѣво рейнская		
9		Магдебургъ		
		Всего		
кому.....		числа.....	мѣсяца 18	
и гдѣ				

Центральное вагонное расчетное Бюро.

Форма С.

ВѢДОМОСТЬ

вагонамъ, не принадлежащимъ Германскому и международному вагонному союзу, введеннымъ въ движеніе.....дорогою въ теченіи.....
мѣсяца 188.....года.

Литера и № ва- гона.	Д Е Н Ъ		Литера и № ва- гона.	Д Е Н Ъ		И Т А К Ъ Д А Л Ъ Е.
	Передачи.	Возврата.		Передачи.	Возврата.	
Ваго	ны	та	кой	то	дороги.	
Пере	даточная	станція				

Составлена
.....числа.....мѣсяца.
Центральное вагонное расчетное Бюро.

Форма Д.

Вагонный расчетъ дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣ-
ніи Прусскаго Правительства.

РАПОРТЪ ПО РАСЧЕТАМЪ ДОЛГОВЪ,

По передачѣ вагоновъ:

На станцію такую то, такой то дороги.

Со станціи такой то, такой то дороги.

Обозначеніе дороги.

Мѣсяцъ.....188.....г.

Провѣренъ и сдѣланъ

Составленъ.....числа.

расчетъ.....числа

.....мѣсяца

188.....года.

Начальникъ Станціи

Центральное Вагонное Расчетное Бюро.

[illegible]

Форма Е.

Вагонный расчетъ желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Прусскаго Правительства.

РАПОРТЪ.

Станції дороги на дорогу

переданнымъ вагонамъ дороги.

3a 18

Вагонъ.		Передано на сосѣдную дорогу.				Возвратъ съ сосѣдной дороги.			
№	Осей.	Чи-сло.	Часъ.	Гружен. Порожн.	Станція назначе- нія.	Чи-сло.	Часъ.	Гружен. Порожн.	Для Станціи.

一 〇 一

Форма F.

Вагонный расчетъ желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ подъ вѣдѣніемъ Прусскаго Правительства.

ПЕРЕЧЕНЬ

Рапортамъ, посланнымъ въ Центральное Бюро, на чужіе и собственные вагоны, переданные на станцію дороги за 188..... г.

Обозначеніе дорогъ собственницъ ваго- новъ.		Число рапортовъ.		Обозначеніе дорогъ собственницъ ваго- новъ.		Число рапортовъ.		и такъ далѣе.
		Долго- выхъ.	Переда- точныхъ.			Долго- выхъ.	Переда- точныхъ.	
1	Въ Алфавитномъ порядкѣ.			9	Въ Алфавитномъ порядкѣ.			
2				10				
3				11				
4				12				
5				13				
6				14				
7				15				
8				16				

Форма G.

Вагонный расчетъ желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Прусскаго правительства.

PALLOTTA

Станції дороги.

На прибывшіе и отправленные чужіе вагоны

За (такой-то) десятковъ дней мѣсяць 188.....

[illegible]

Примѣчаніе: Вагоны рапортовать въ алфавитномъ порядкѣ дорогъ.

Форма Н.

Вагонный расчетъ на дорогахъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Прусскаго Правительства,
въ Центральное расчетное
вагонное бюро въ Магдебургѣ.

РАПОРТЪ

Станціи дороги.

По приему и передачѣ вагоновъ.

За (такой-то) десятокъ дней 188 года.

(Печатается на
картонной бу-
магѣ.)

Н Е Б Ы Л О.

Штемпель станціи
и подпись.

—
—
—

амЮФ

Вагонный расчетъ желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Прусскаго
Правительства.

Вагонъ №..... такой-то дороги, такого-то числа въ часу на станціи.....
такой-то дороги по причинѣ.....
.....
изъятъ изъ движенія.

нахожденіе въ..... продолжится примѣрно..... дней..... число.

Начальникъ станціи.

Въ центральное вагонное
расчетное бюро въ Магдебургѣ.

Препровождается

(Кому)

..... число

Центральное вагонное расчетное бюро.

Форма К.

Вагонный расчетъ желѣзныхъ дорогъ, состоящихъ подъ вѣдѣніемъ Прусскаго
Правительства.

Такого-то числа.....на этой станціи, вслѣдствіе.....изъятый изъ дви-
женія вагонъ №.....такой-то.....дороги.....такого-то.....чи-
сла.....въ такомъ-то часу, переданъ въ движеніе.....такого-то.....числа 188.....года.

Начальникъ станціи

Въ центральное вагонное
расчетное бюро въ Магдебургѣ.

Препровождается.....такой-то дорогѣ для свѣдѣнія
.....число.....188.....года.

Центральное вагонное расчетное бюро.

Такому-то Управленію

ТАБЛИЦА КЪ

	Государства.	Длина дорогъ въ 1876 г. километровъ.	Процентное отно- шеніе къ общей длинѣ всѣхъ сѣтей.
1	Норвегія. 1876 г.	587	1
2	Румынія 1876 г.	1145	1,50
3	Швейцарія 1876 г.	2125	2,5
4	Бельгія 1875 г.	3499	3,5
5	Италія 1876 г.	7688	7,5
6	Австро-Венгрія 1876 г.	16939	17
7	Россія 1876 г.	19455	19
8	Франція 1876 г.	20034	20
9	Германія 1876 г.	28439	28

ДІАГРАММЪ № 1.

А.

Пассажиры-километровъ.	Таро-километровъ боль- шой и малой скорости.	Таро-километровъ подвижнаго состава.
Въ тонно—километрахъ на километръ сѣти.		
7286	70814	240956
7113	104256	426152
22974	132111	831806
21418	285889	1126107
17255	119153	741678
11173	272990	780232
18729	324499	713250
24767	415569	1501735
21859	389685	1283713

Таблица къ

ДІАГРАММЪ № 2.

В.

Государства.		Длина до- рогъ въ 1876 г. Километръ.	Процент- ное отноше- ніе къ об- щей длинѣ всѣхъ сѣтей.
1	Норвегія 1876 года. ‰ отношеніе къ общему валовому вѣсу на километръ сѣти.	587	1
2	Румынія 1876 года. ‰ отношеніе къ общему валовому вѣсу на километръ сѣти.	1145	1,50
3	Швейцарія 1876 года. ‰ отношеніе къ общему валовому вѣсу на километръ сѣти.	2125	2,5
4	Бельгія 1875 года. ‰ отношеніе къ общему валовому вѣсу на километръ сѣти.	3499	3,5
5	Италія 1876 года. ‰ отношеніе къ общему валовому вѣсу на километръ сѣти.	7688	7,5
6	Австро-Венгрія 1876. ‰ отношеніе къ общему валовому вѣсу на километръ сѣти.. . . .	16939	17
7	Россія 1876 года. ‰ отношеніе къ общему валовому вѣсу на километръ сѣти.	19455	19
8	Франція 1876 года. ‰ отношеніе къ общему валовому вѣсу на километръ сѣти.	20034	20
9	Германія 1876 года. ‰ отношеніе къ общему валовому вѣсу на километръ сѣти.	28439	28 ‰

Въ тонно — километрахъ на километръ сѣти.					
Валоваго вѣса.	Тары паровоза километ- ровъ	Тары пасса- жирскихъ ва- гоно — кило- метровъ.	Тары товар- ныхъ ваго- но — километ- ровъ.	Пассажиро- километ- ровъ.	Товаровъ большой, малой скоро- сти и багажа.
330856	133450	47100	72283	7209	70814
100 ‰	40,36	14,23	21,84	2,17	21,40
438369	114650	96810	115540	7113	104256
100 ‰	26,17	22,08	26,35	1,62	23,78
986891	272735	228368	330703	22974	132111
100 ‰	27,63	23,14	33,53	2,32	13,38
1433414	431896	229329	464882	21418	285889
100 ‰	30,15	15,99	32,43	1,49	19,94
878086	256736	191770	293172	17255	119153
100 ‰	29,27	21,84	33,38	1,95	13,56
1064395	215200	138210	426822	11173	272990
100 ‰	20,25	12,98	40,09	1,04	25,64
1130511	225169	134995	427119	18729	324499
100 ‰	19,91	11,94	37,77	1,65	28,70
1942071	446600	282579	772556	24767	415569
100 ‰	23,02	14,55	39,77	1,27	21,39
1695257	335150	240106	708457	21859	389685
100 ‰	19,79	14,16	41,79	1,28	22,98

СРАВНИТЕЛЬНАЯ

ТАБЛИЦА.

Д.

Степени доходности пассажирского и товарного движения

на желѣзныхъ дорогахъ Запад. Европы и Россіи въ 1876 г.

Госу- дарства.	Длина сѣти километр.	Количес- тъ тонъ товара на осе килом.	Подъемная сила товар. вагона на ось тоннъ.	0/0 означеніе средней на- грузки къ подъемной си- лѣ товар. вагона.	ДОХОДЪ.		Среднее чис- ло пассажир.		0/0 отношеніи занятыхъ мѣстъ къ числу пред- ложенныхъ.	ДОХОДЪ.		Вообще 0/0 отнош. хода отъ дохода.	Осе километ. прой- денныхъ на килом. сѣти.		Расходъ эксплуатаціи на километръ сѣти.	Доходъ.		Расходъ.		0/0 от- ношеніе расход. отъ дох.		Доходъ на километръ сѣти.		Средній пробѣгъ пассаж.	Средній пробѣгъ тоннъ.	Примѣчаніе.
					Съ отправленной тонны.	Съ тонны километ.	На осе километ- ра.	На ось подъемн. силы.		Съ отправлен. пассажира.	Съ пассажира километ.		Пассажирскаго движенія.	Товарнаго движе- нія.		На осе кил.		Пас- То- саж. вар. саж. вар.		Пас- То- саж. вар. саж. вар.						
																Пас- саж.	То- вар.	Пас- саж.	То- вар.	Пас- саж.	То- вар.					
																						Вагона.	Движ.			
Фран.	Фран.				Фран.	Фран.			Сант.	Сант.	Сант.	Сант.			Фран.	Фран.										
1) Германія.	28439	1,97	4,61	42,09	5,38	0,06	4,47	18,99	23,53	1,35	0,04	56,80	48095	214684	21194	20,3	11,5	13,6	6,8	66,9	59,1	9774	24690	29,74	85,5	Франкъ—25 к.
2) Авст.-Вен.	16939	2,11	4,93	42,78	7,94	0,08	4,05	17,69	22,93	2,60	0,057	51,09	27635	129340	14475	22,7	16,5	15,6	7,8	68,7	47,2	6284	21458	46,37	101,13	
3) Италія .	7688	1,3	4,8	27,50	10,75	0,08	4,4	15,2	28,9	2,40	0,05	66,4	38354	88840	13162	23,1	12,0	15,8	7,9	68,3	65,8	8861	10734	46,84	128,11	
4) Румынія .	1145	2,98	4,95	60,17	10,52	0,08	6,6	15,05	43,8	6,50	0,07	80,59	10629	35011	10872	50,9	22,5	38,2	19,3	75,0	85,7	5420	7903	85,40	138,86	
5) Норвегія.	587	1,47	3,03	48,60	3,95	0,08	7,6	15,19	50,0	1,15	0,04	70,34	9420	21903	6891	50,0	28,9	33,8	16,9	96,5	58,4	3301	6248	25,27	44,81	
6) Франція .	20034	1,69	4,7	36,0	9,29	0,06	4,3	15,2	28,2	1,83	0,05	50,9	56516	234108	20942	21,4	11,7	12,6	6,3	58,8	53,8	12127	27574	36,2	134,6	
7) Швейцар.	2125	1,35	5,0	26,73	5,31	0,11	5,3	17,37	30,20	1,02	0,04	57,99	45674	100212	16235	25,2	14,9	16,8	8,4	66,6	56,4	11531	14951	20,90	49,31	
8) Бельгія .	3499	1,94	4,7	41,46	3,12	0,05	4,68	20,06	23,36	0,81	0,04	66,0	45866	140872	19695	22,4	14,6	16,8	8,4	75,0	57,5	10275	20608	20,85	68,88	
9) Россія .	19455	2,08	4,9	42,60	15,89	0,07	5,1	13,47	37,83	5,39	0,045	67,99	36485	142373	22650	25,2	17,6	22,4	11,2	88,9	63,6	8673	23687	118,24	225,98	
10) Данія .	1157	1,72	3,83	45,0	6,94	0,104	5,0	15,2	32,8	2,25	0,045	63,40	13618	21415	7454	48,8	22,7	30,6	15,3	62,7	67,4	6649	4880	29,36	6,70	
11) Нидер. .	1586	1,96	4,77	41,1	5,16	0,0334	4,27	20,73	20,63	1,72	0,05	47,88	42640	100426	11289	30,0	8,9	13,4	6,7	44,6	75,3	12829	8989	31,79	55,64	
12) Швеція .	3660	2,79	4,15	67,43	5,25	0,0822	5,5	15,19	36,2	1,88	0,055	69,69	11662	29718	6546	30,7	23,4	24,6	12,3	80,1	52,5	3591	6972	33,89	63,27	

Товарное движеніе

Пассажирское движеніе

В Ъ Д О

среднихъ мѣсячныхъ выводовъ по распредѣленію вагоновъ
Ежедневно въ

М О С Т Ъ

для товарнаго движенія въ 1878 году на Балтійской ж. дорогѣ.
6 часовъ утра.

1878 г.	Общій Штатъ.	По станціямъ груженыхъ къ отправкѣ.	Подъ нагрузкой.	Подъ выгрузкой.	Порожн.		Въ поѣздахъ.				Въ поѣздѣ.	Число годныхъ вагоновъ, за выч. поѣздовъ.	°/о отношеніе къ общему штату вагоновъ.				°/о отношеніе къ штату за вычетомъ лишн. ваг. Гр. 7.				°/о отношеніе вагонаго долга по Тоснѣ къ штату Балтійскихъ вагоновъ.	°/о отношеніе лишнихъ вагоновъ Гр. 7. къ общему Штату. Гр. 2.	Примѣчаніе.
					Требовалось.	Лишнихъ.	Къ Балтійскому Порту.		Къ С.-Петербургу и Тосно.				Вагоновъ въ поѣздѣ, гр. 12.	Груженныхъ въ поѣздахъ, гр. 8. 10.	Груженныхъ и порож. въ поѣздахъ, гр. 8. 9. 10. 11.	Груженныхъ готовыхъ къ отправкѣ, гр. 3.	Груженныхъ въ поѣздахъ, гр. 8. 10.	Груженныхъ и порож. въ поѣздахъ, гр. 8. 9. 10. 11.	Груженныхъ готовыхъ къ отправкѣ, гр. 3.				
							Груж.	Порож.	Груж.	Порож.													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21			
Январь. . .	1526+300 Рыб. наемн. 1826	216	158	265	246	365	153	50	112	67	191	1635	0,10	0,14	0,21	0,12	0,18	0,26	0,15	—	0,20	Вліяніе разныхъ конвенцій группъ, не допускающихъ свободный переходъ вагоновъ.	
Февраль . . .	1613+300 Рыбинск. 1913	151	157	240	202	631	115	38	113	47	218	1695	0,11	0,12	0,16	0,08	0,18	0,24	0,12	—	0,33		
Мартъ . . .	1486+29 Ник. по обм. 1515	170	164	257	249	70	142	35	148	49	230	1285	0,15	0,11	0,25	0,11	0,20	0,26	0,11	0,02	0,05		
Апрѣль. . .	1534+90 Ник. по обм. 1624	210	162	193	298	154	119	70	198	23	196	1428	0,12	0,19	0,25	0,13	0,22	0,27	0,14	0,06	0,10		
Май. . . .	1643+42 Ник. по обм. 1185	270	217	139	306	104	78	153	238	6	175	1510	0,10	0,19	0,28	0,16	0,20	0,30	0,17	0,03	0,06	Учетъ и ежедневное распредѣленіе товарныхъ вагон. посредствомъ телеграфа, совершается на Балтійской дорогѣ по заграничной системѣ съ 1872 г.	
Іюнь. . . .	1907	177	150	128	119	831	45	85	158	13	167	1740	0,09	0,10	0,16	0,09	0,19	0,28	0,16	—	0,44		
Іюль	1928	155	119	85	108	1112	41	53	135	10	109	1819	0,06	0,09	0,12	0,08	0,21	0,29	0,19	—	0,57		
Августъ. . .	1943	219	134	96	140	1033	48	41	124	11	95	1848	0,05	0,09	0,12	0,11	0,19	0,25	0,24	—	0,53		
Сентябрь . .	1975	234	142	143	193	815	121	10	135	70	111	1864	0,06	0,13	0,17	0,12	0,22	0,29	0,20	—	0,41		
Октябрь. . .	2056	185	117	207	240	608	205	12	155	138	187	1869	0,09	0,17	0,25	0,09	0,24	0,35	0,13	—	0,30		
Ноябрь. . .	2073	196	139	246	372	400	246	10	149	166	148	1925	0,07	0,19	0,28	0,09	0,23	0,34	0,12	—	0,19		
Декабрь. . .	2084	321	212	227	429	235	154	53	217	13	220	1864	0,11	0,18	0,21	0,15	0,20	0,24	0,17	—	0,11		
Ежедневно. въ 1878 г. ОБЩІЙ. . .	1877	209	156	185	245	529	122	54	157	50	170	1707	0,10	0,15	0,20	0,11	0,20	0,29	0,16	—	0,28		

E.

ВЪВЕДЕНИЕ

данныхъ, необходимыхъ для проектированія сравнительныхъ статистическихъ діаграммъ, выражающихъ результаты механической работы, произведенной железнодорожными дорогами въ Россіи

въ 1878 году.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.	Длина дорогъ.	Пробѣгъ пассажирскихъ и смѣшанныхъ поѣздовъ.	Средній составъ поѣзда.				Вѣсть	
				Паровозовъ.	Число.		Пассажиры.	В С Е Г О.	
					Пассажирск.	Вагоновъ.			
									Груж.
				Порож.			% отношеніе отъ общаго вазоваго вѣса.		
1	Балтійская	568	1,140,386	1,06	8,09	2,40	0,53	420,00	0,04

[illegible]

№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.	Длина дорогъ. Пробѣгъ товарныхъ, военныхъ и матеріальныхъ поѣздовъ.	Средній составъ поѣзда.				Вѣсъ средняго состава товарныхъ и воинскихъ поѣздовъ.																																																																																																																												
			Паровозы и тендеры.	Число.		Пасса- жиры.	Багажъ: товаръ большой и малой и скорости	Итого по- лезнаго груза.	Паровозы.	Тендеры.	Багажные и товар- ные ваго- ны.		Пассажи- скіе ваго- ны.	Итого тары по- движнаго состава.																																																																																																																					
				Пассажирскихъ.	Вагоновъ.						В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.		В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.																																																																																																															
																					Груз.	Порож.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.																																																																																																						
																														В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.																																																																																														
В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.									В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.	В С Е Г О. о/о отношеніе отъ общаго валоваго вѣса.

Общій валовой вѣсъ средняго состава поѣзда.
Его о/о отношеніе отъ предложенной нормальной подъемной силы поѣзда.

№№ по порядку.	НАЗВАНІЯ. ДОРОГЪ.	Длина дорогъ.	ТОВАРНОЕ					
			Средній годовой про- бѣгъ чужихъ вагоновъ по своей дорогѣ.			Средній годовой про- бѣгъ собственныхъ ва- гоновъ по чужимъ до- рогамъ.		
			Груз.	Порож.	Всего.	Груз.	Порож.	Всего.
1	Балтійская	568	1785	6935	24820	14600	6935	21535

Д В И Ж Е Н І Е.									
Пробѣгъ товарныхъ вагоновъ своихъ а) по чужимъ дорогамъ.		Пробѣгъ товарныхъ ва- гоновъ чужихъ в) по своей дорогѣ.		‰ отношеніе а къ в		Число вагоно-дней своихъ ваго- новъ по чужимъ с) дорогамъ.		Число вагоно-дней чужихъ ваго- новъ по своей д) дорогѣ.	
Груз.	Порож.	Груз.	Порож.	Груз.	Порож.	Груз.	Порож.	Груз.	Порож.
18494678	8656363	22452114	8857963	0,82	0,97	463098		459727	

№ по порядку.	НАЗВАНІЯ ДОРОГЪ.	Длина дорогъ.	ТОВАРНОЕ		
			0,0 отношеніе с къ д.	Пробѣгъ своихъ и чужихъ вагоновъ по своей дорогѣ.	
				Груж.	Порож.
1	Балтійская.	568	1,01	28048624	11172621
				39,221,245	

Д В И Ж Е Н І Е.					
0/0 отношеніе порожняго про- бѣга вагоновъ. отъ		Среднее ежедневное число въ теченіи 1878-го года.			
		Принятыхъ.		Сланныхъ.	
		вагоновъ и на какихъ именно передаточныхъ станціяхъ.			
Гружен.	Общаго про- бѣга.	Гружен.	Порож.	Гружен.	Порожн.
0,40	0,28	Га	тч	ино	
		2,85	5,48	6,79	1,51
		Т	ос	но	
		81,79	22,67	59,25	45,21

ГЕРМАНСКАЯ ИМПЕРІЯ

Желѣзнодорожныя Дирекціи,

Завѣдующія Правительственными и частными желѣзными доро-
гами, состоящими въ вѣдѣніи Правительства.

ОБОЗНАЧЕНІЕ.	Протяженіе.		Число отдѣль- ныхъ линій, со- стоящихъ въ вѣ- дѣніи дирекцій.	Обозначеніе группъ, завѣдующихъ ваго- ными парками.
	Частное.	Общее.		
	Километръ.	Километ.		
а) Королевскія Дирекціи, завѣдующія до- рогами за счетъ Правительства.				
I Королевская желѣзнодорожная Ди- рекція въ Берлинѣ	2.065		22 линіи	1
II « Бромбергѣ	2.559		20 «	1
III « Магдебургѣ	1.453		28 «	2
IV « Ганноверѣ	1.871		23 «	2
V « Франкфуртъ на Майнѣ . .	1.126		14 «	2
VI « Кельнѣ на правой стор. Рейна	1.905		25 «	3
VII « Кельнѣ на лѣвой стор. Рейна.	1.349		26 «	3
VIII « Городской и Окружной Бер- линской желѣзной дороги.	49			
		12.377		1
в) Королевскія Дирекціи, завѣдующія до- рогами за счетъ частныхъ желѣзнодорож- ныхъ Обществъ.				
IX Королевская Дирек. въ Эльберфельдѣ.	1.412		47 «	4
X « Верхнесилезкихъ желез- ныхъ дорогъ въ Бреславлѣ.	1.586		23 «	1
		2.998		
В с е г о		15.375		

Примѣчаніе: 5 группу составляютъ Правительственныя дороги Эльзась
Лотарингіи протяженіемъ 1130, 9 километръ.

Ярлыкъ на вагонъ, при приѣмѣ вагоновъ на
передаточныхъ станціяхъ.

БАЛТИЙСКАЯ ДОРОГА

ПЕРЕХОДЪ

ВЪ ТОСНѢ

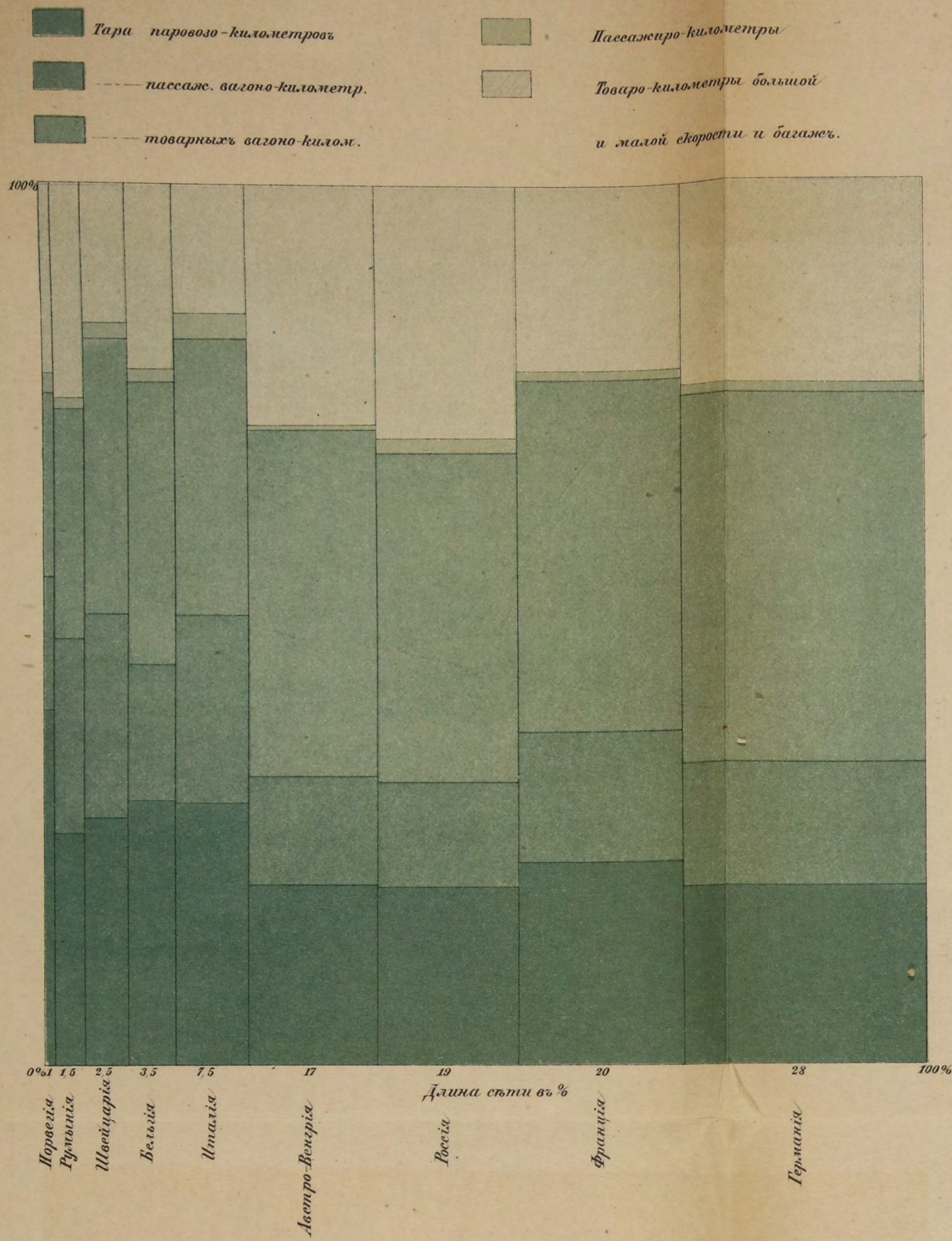
.....числа.....мѣсяца 18 года.

Примѣчаніе: Ярлыкъ не снимать до возвращенія на дорогу собственницу.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

пользованіе товарными вагонами на русскихъ
и заграничныхъ дорогахъ.

Діаграмма №2 къ таблиць В.



Діаграма №1 къ таблиць А.

Обозначение красок:

Таро километры подвижного состава

Товаро-километры большой и малой скорости.

Пассажиро-километры.

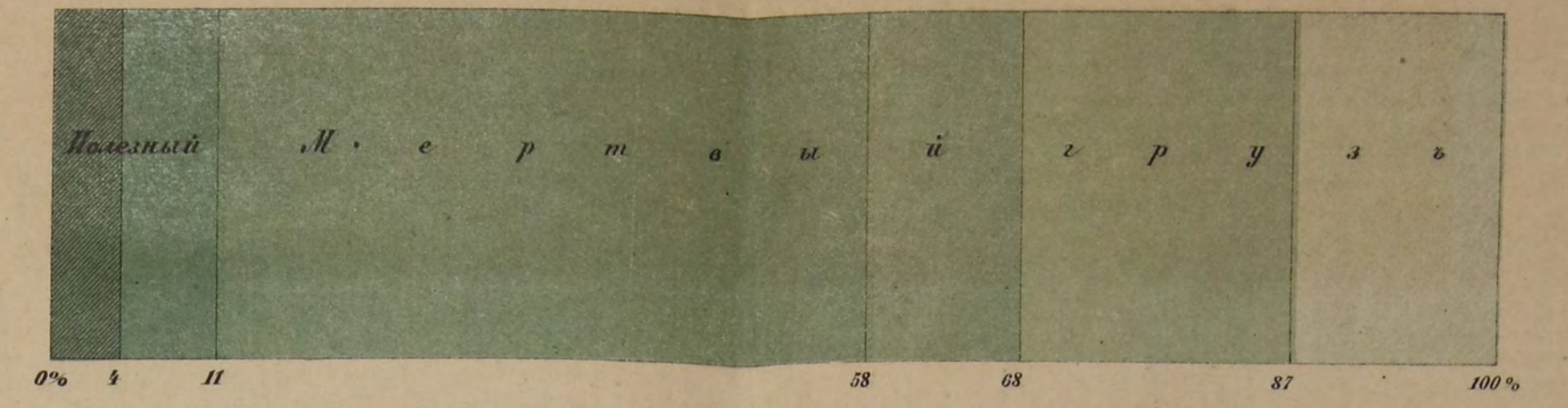
Въ тонно километрахъ
на километръ стми.



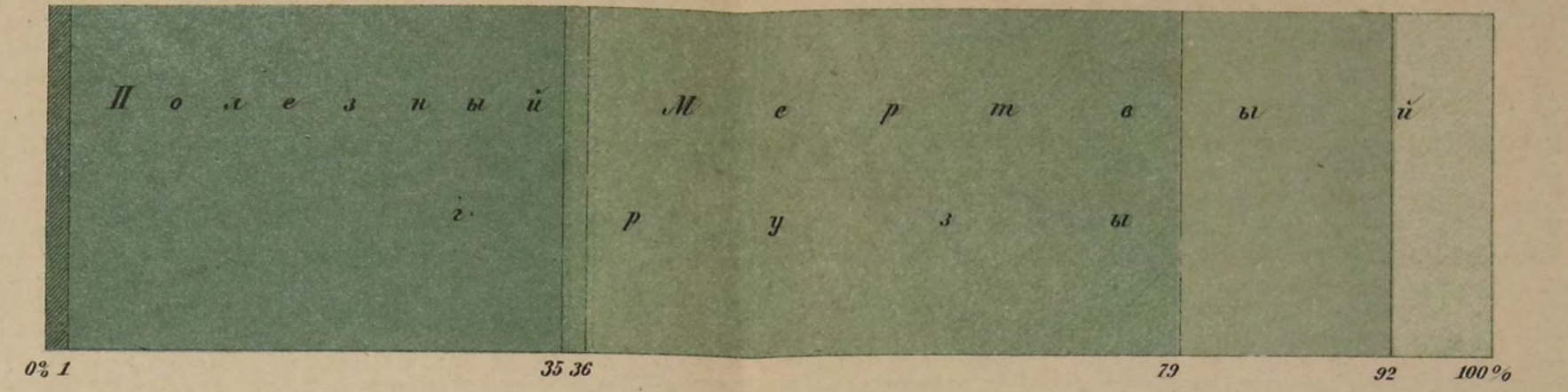
Діаграммы а, б и в къ таблиць Б.

Процентное распределение валового въеса, среднего состава погребовъ на Балтійской дорогѣ въ 1878 г.

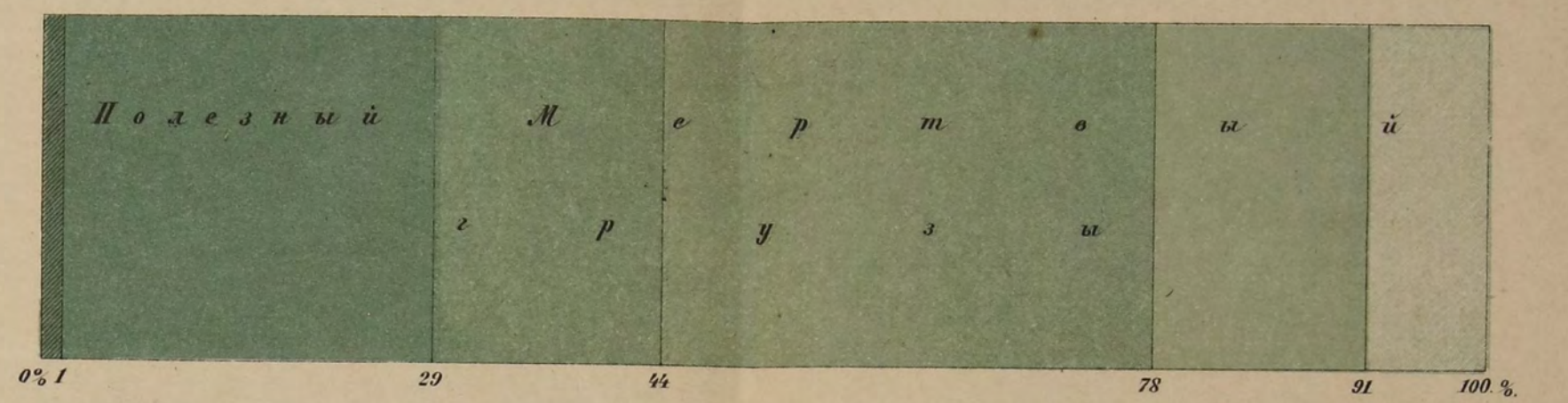
а. *Пассажиры и спящих.*



б. Товарныхъ и воинскихъ.



В. Процентное распределение всего перевезеннаго валоваго вѣса по Б.ж.д. въ 1878 г.



Лит. А. Ильина С.ПБ.

 Въсь пассажировъ

 — багажа, товара

 — тары пассаж

 _____ *багаж.*

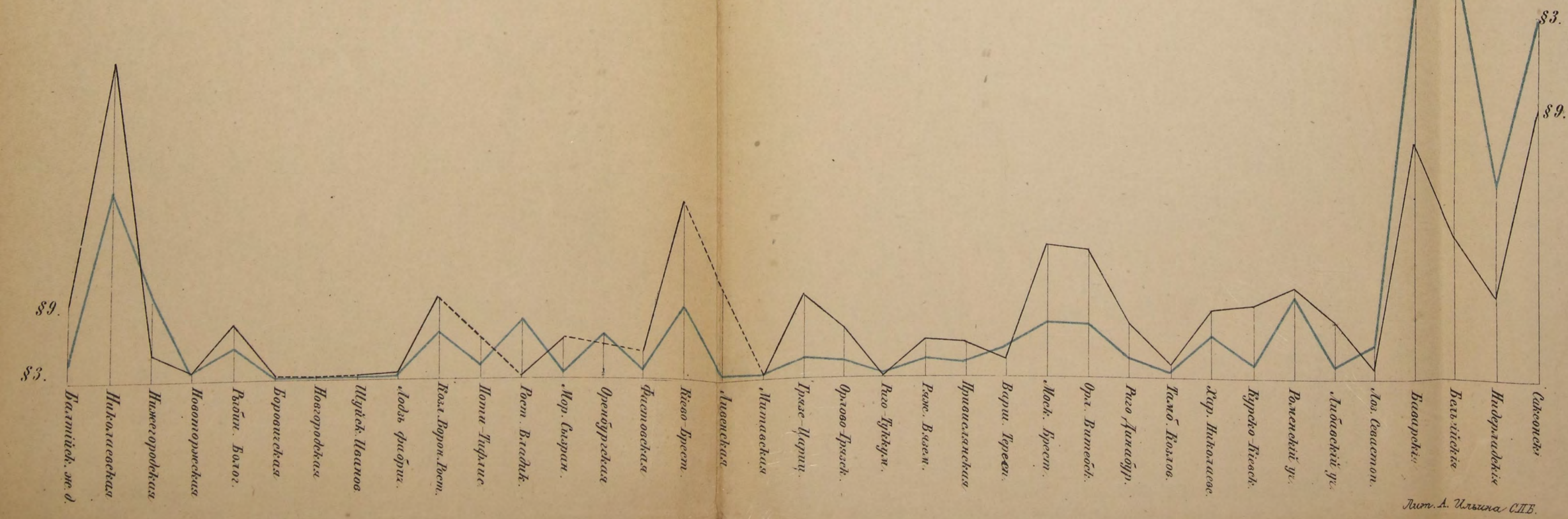
паровоз

_____ *тендер*

Діагра мма №4 къ таблиць С.

§ 3 Пробьга грузевых и порожних собственных вагонов по своей дороге.

§ 9 Пробѣга грузевыхъ и порожняхъ тяжелыхъ вагоновъ по своей дорогѣ.



Діаграма №3 къ таблиць С.

— \$18 Средний годово́й пробо́тъъ своихъ груженыхъ и порожнихъ вагоновъ по своей и чужимъ дорогамъ.

— § 34 % отношеніе средняго пробѣга пуда груза къ длинѣ дороги.

